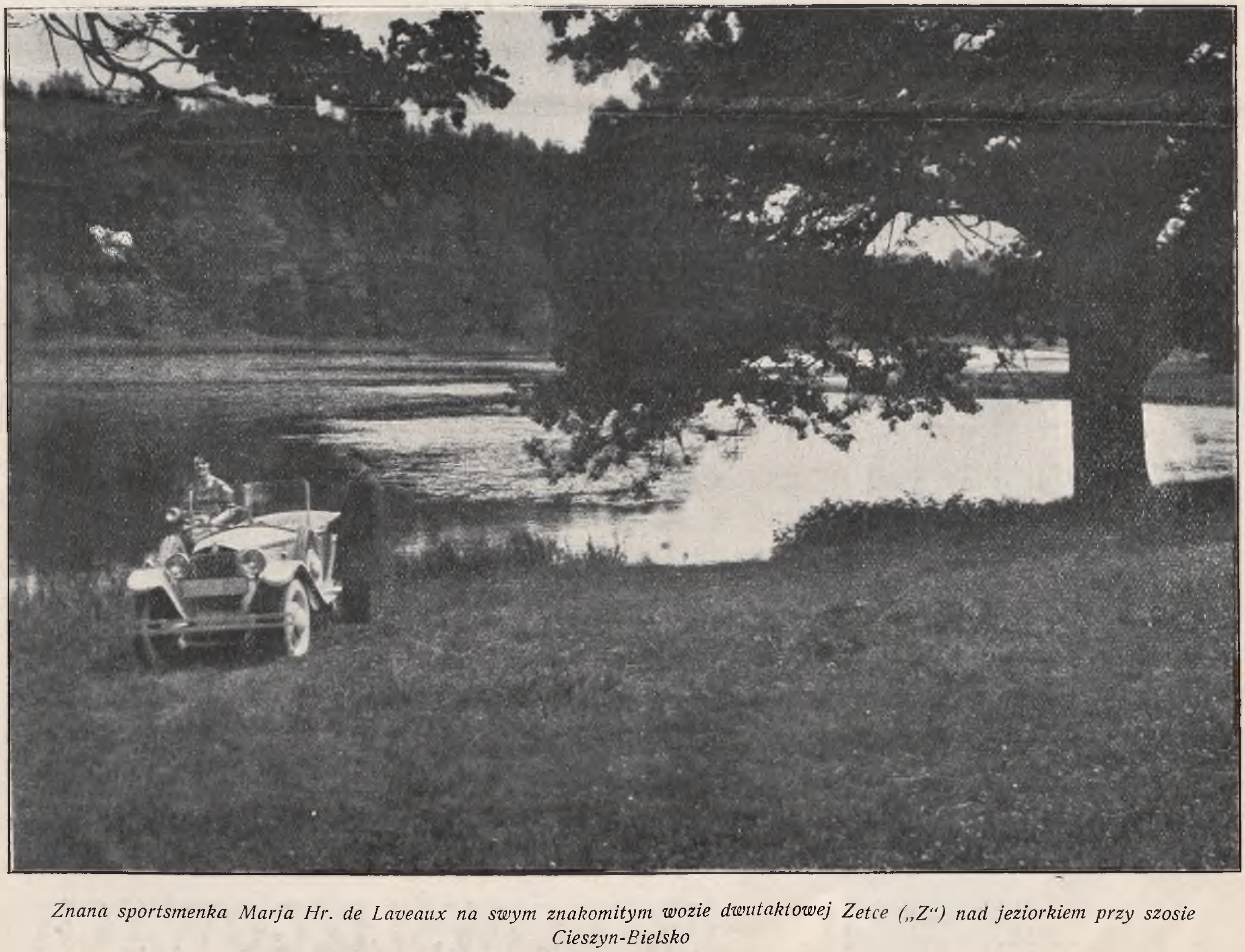
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Auto i Turysta

ROK I
Nr. 4

15 MAJA
1930 ROKU

Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu



Znana sportsmenka Marja Hr. de Laveaux na swym znakomitym wozie dwutaktowej Zetce („Z") nad jeziorkiem przy szosie Cieszyn-Bielsko
Wozy te tryumfowały w roku ubiegłym w wielu zawodach i imprezach sportowych, zdobywając 9 nagród.

CENA 80 GR.

Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, 15 MAJ 1930 Nr. 4



Uczestnicy Zjazdu Przedstawicieli Komitetów Regjonalnych Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu oglądają pawilon, w którym będzie się mieściła wystawa Turystyki

Organizacja i wartość wypoczynku.

Zagadnienie wydajności pracy znajduje swój odpowiednik w racjonalnie przepędzonym czasie odpoczynkowym. Wzorem racjonalizacji odpoczynku są kraje anglo-saskie, Ameryka Północna i Anglja, które zdawien dawna stosują system week-end'u w ciągu pracowitego roku i z rozmachem prowadzonej turystyki w okresie urlopów. Sprawa pozornie prywatna, odpoczynek, została w ten sposób drogą obyczaju wepchnięta w pewne klasy, które wychodzą na korzyść zarówno jednostce, jak i całemu społeczeństwu.

Odpoczynek, traktowany jako odskocznia dla wytężonej pracy, wymaga tem samem utworzenia takiej struktury życia, aby miejsce wypoczynku było z jednej strony możliwie daleko od miejsca pracy, a z drugiej strony, aby dostęp do niego był możliwy w stosunkowo szybkim czasie, ponadto, aby miejsca wypoczynku, pozwalając zetknąć się jak najściślej z przyrodą, nie były pozbawione urządzeń niezbędnych dla człowieka cywilizowanego.

Tem samem organizacja odpoczynku, nie mniej ważna niż organizacja pracy, wiąże się integralnie z całym szeregiem zagadnień natury zarówno gospodarczej jak i kulturalnej, stwarzając z nich strukturę obyczajową, wchodzącą z czasem w charakter narodu. Nikt tak nie umie odpoczywać, jak Anglik lub Amerykanin. W niedzielę Anglik nawet nie otworzy depeszy. Wyciągnięty na murawie, nietylko wygrzewa na słońcu swe członki, ale przedewszystkiem stara się **nie myśleć** o niczem, aby mózg jego, znużony tygodniową wytężoną pracą, również wziął udział w święcie odpoczynku.

Z tą strukturą łączy się ściśle sprawa letnisk, uzdrowisk, osiedli podmiejskich i miejscowości turystycznych. Każda z nich na swój sposób spełnia doniosłą funkcję podłoża wypoczynkowego, w zależności od dysponowanego czasu. Polityka uzdrowiskowa i turystyczna jest zatem konglomeratem zagadnień obyczajowo-strukturalnych, gospodarczych, zdrowotnych i warta jest zająć w Polsce to miejsce, jakie od lat przeznaczyły jej państwa zachodnie.

W porównaniu z zachodem nasze uzdrowiska stoją na nieco niższym poziomie, głównie wskutek braku zborności warunków, niezbędnych do racjonalnego wyzyskania darów przyrody.

Aby należycie zrozumieć konieczność tej zborności, należy sobie uzmysłowić, ile jest tych różnorodnych warunków. Przedewszystkiem więc bezpośrednia i dochodząca do miejsca komunikacja, dalej kulturalne urządzenia miejscowości, jak hotele, bruki, chodniki, światło, woda, dalej poczta, telegraf, telefon, dalej wyzyskanie specjalnych kuracyjnych czy turystycznych właściwości, a wreszcie, nie najmniej ważny — ustosunkowanie się ludności miejscowej do gości napływowych. Zatem daną miejscowość muszą darzyć opieką aż trzy ministerstwa (komunikacji, robót publicznych i poczt), magistrat, zarząd zdrojowy i towarzystwa upiększeń, wreszcie, bezwzględnie — ludność miejscowa. Dopiero, gdy wszystko to jest uzgodnione na widownię występuje propaganda, nie licząca się z wydatkami, która z najdalszych krańców ściąga w progi swych uzdrowisk kuracjuszy.

Ten nakreślony obraz nie jest bynajmniej niedoścignionym ideałem, urzeczywistnili go bowiem już dawno nasi sąsiedzi.

Konieczność zobrazowania postulatów i dotychczasowej pracy naszych uzdrowisk i letnisk umożliwi Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, jaką odbędzie się na terenach zeszłorocznej P. W. K. w lipcu i sierpniu b. r. Nie tu miejsce na wyszczególnianie programu całej Wystawy podkreślić jednak należy istnienie w jej zakresie, działu turystycznego. Sekcja ta rozbita została na osiem grup, na których czele stoi propaganda indywidualnych miejscowości.

Rozbieżne w systemie i nieskoncentrowane w czasie wystąpienia naszych uzdrowisk nie pozwalają ani społeczeństwu ani rządo-

wi zorjentować się w ilości, obszarze ani wartości tych miejscowości. Jeżeli uzdrowiska nasze chcą, aby o nich mówić, muszą się same odezwać razem i pokazać, co są warte. To już jest obowiązek wobec siebie samego.

Nie mniej sekcja ta skoncentrowała w swem łonie wszystkie czynniki pomocnicze, które i uzdrowiskom i turystyce nadają ten wykończony ton, będący wabikiem i umilający pobyt turyście. Propaganda przedsiębiorstw turystycznych, biura podróży, wydawnictwa podróżnicze, film, fotografja, sport, przybory podróżnicze, wszystko to będzie na Wystawie uwzględnione.

Na koniec nie trzeba zapominać o samochodzie (który będzie miał swój salon), jako środku ułatwiającym turystykę. W swoim zakresie Wystawa zrobi wszystko, aby przeoczone zagadnienie, mające tak wielką łączność ze zdrowotnością i wydajnością pracy ruszyć z miejsca. Reszta należy do samych uzdrowisk.

Organisation und Wert der Erholung.

Das Problem der Arbeitsproduktivität steht in engem Zusammenhang mit der rationellen Ausnutzung der Erholungszeit. Als Vorbild in dieser Beziehung können die anglo-sächsischen Länder, England und Amerika, dienen, in welchen für die weitesten Schichten der Bevölkerung das Week-end-System während des Arbeitsjahres und die turistischen Ausflüge während der Ferienzeit zur allgemeinen Lebensregel geworden sind. Auf diese Weise hat eine scheinbar so ausschliesslich private Angelegenheit wie die Erholung eine gewisse Regelung gefunden, welche sowohl für das Individuum als auch für die Allgemeinheit von grösstem Nutzen ist.

Die Erholung im Sinne eines Sprungbrettes für weitere intensive Arbeit verlangt eine solche Struktur der Lebensbedingungen, bei welchen einerseits der Erholungsort sich soweit als möglich von dem Arbeitszentrum befindet und andererseits derselbe in verhältnismässig kurzer Zeit erreicht werden kann.

Ausserdem muss der Erholungsort, obwohl in nächster Nähe der freien Natur, über alle diejenigen Confort-Einrichtungen verfügen, welche für jeden zivilisierten Menschen unentbehrlich sind.

Auf diese Weise, steht die Organisation der Erholung, — nicht weniger wichtig als die Organisation der Arbeit — in integralem Zusammenhang mit einer ganzen Reihe von Aufgaben wirtschaftlicher und kultureller Natur, und das Zusammenwirken dieser Faktoren erzeugt auf dem Wege der Gewohnheit Lebensregeln, welche sich mit der Zeit in Charaktereigenschaften eines Volkes umwandeln.

Niemand versteht sich so gut zu erholen wie der Engländer oder der Amerikaner. Am Sonntage öffnet ein Engländer nicht mal ein Telegramm. Ausgestreckt auf dem Rasen wärmt er nicht nur seine Glieder, sondern versucht vor allem jegliche Gedenkenarbeit auszuschalten, damit sein im Laufe der Woche durch intensive Tätigkeit ermüdetes Gehirn ebenfalls an der Week-end-Erholung teilnehmen kann. Dieser Lebensweise sind die Kurorte, turistischen Zentren und Ausflugsorte streng angepasst. Ein jeder von ihnen erfüllt auf seine Weise die wichtige Aufgabe als Erholungsort zu dienen. Die Turisten und Kurortpolitik, welche in ihrer Gesamtheit ein äusserst umfangreiches Programm wirtschaftlichen, volksgesundheitlichen und kulturellen Charakters bildet, sollte in Polen denselben Platz einnehmen, welcher ihr bereits seit Jahren im Auslande zugewiesen worden ist.

Im Vergleich mit Westeuropa stehen unserer Kurorte auf einen etwas niedrigerem Niveau, hauptsächlich infolge weniger intensiver und rationeller Ausnutzung der von der Natur gegebenen Bedingungen. Wir erwähnen hier vor allem das Problem der bestmöglichsten Verbindungen mit den Erholungs- und Kurorten, einschliesslich Post, Telegraph und Telephon; ferner die Confort-einrichtungen, Hotels, Wasserleitung, Beleuchtung, Strassenpflasterung, Bürgersteige; ausserdem die rationelle Ausnutzung für Turistik und Kurorte der speziellen Eigenschaften der gegebenen Erholungsorte; zum Schluss, obwohl nicht weniger wichtig die Beziehungen zwischen den Badegästen und Turisten und der lokalen Bevölkerung.

Jeder einzelne Erholungsort liegt in dem Verwaltungsbezirk von drei Ministerien: des Verkehrs, der Oeffentlichen Arbeiten und der Post, und befindet sich unter der Obhut der Magistratsverwaltung, der Kurverwaltung, der Naturschutzvereine und in weiterem Sinne der ganzen einheimischen Bevölkerung. Erst nach Erfüllung all dieser Bedingungen tritt die Propaganda auf, welche unter Aufwendung nötigenfalls bedeutender Kosten Besucher aus den entferntesten Ländern heranzuziehen sucht.

Wir unterstreichen, dass dieses Programm nicht als ein unerreichbares Ideal angesehen werden darf. Unsere Nachbarn haben es bereits seit langer Zeit verwirklicht.

Die Internationale Ausstellung für Verkehr und Turistik, welche im Juli und August ds. Jhs. in Poznań, auf dem Gelände der vorjährigen Ausstellung stattfindet bietet die Möglichkeit sich von der Entwickelung und dem heutigen Stande unserer Kurorte ein klares Bild zu machen. Es ist hier nicht der Platz eine detaillierte Uebersicht des Programmes der ganzen I. A. V. T. zu geben; es muss jedoch unterstrichen werden, dass die Austellung eine spezielle Sektion für Turistik besitzt; diese enthält acht Unterabteilungen, an deren Spitze sich die individuelle Propaganda einzelner Kurorte befindet.

Bisher ist es sowohl für die Allgemeinheit als auch für die Regierung nicht möglich gewesen einen zusammenfassenden Ueberblick über unsere Kurorte zu erhalten. Wollen dieselben bekannt werden, so müssen sie gemeinschaftlich auftreten und zeigen was sie wert sind.

Die Sektion für Turistik wird ausserdem alle diejenigen Hilfsmittel darstellen, ohne welche es unmöglich ist ein vollständiges Bild der ganzen Lage zu geben: d. h. Propaganda turistischer Unternehmen, Reisebüros, Reiseführer, Filme, Photographie, Sport, Reiseartikel, u. s. w.

Zum Schluss erwähnen wir das Automobil als eines der wichtigsten turistischen Verkehrsmittel. Der Automobilsalon der I. A. V. T. wird allen Besuchern der Austellung die Gelegenheit bieten die neuesten technischen Fortschritte der Kraftwagenindustrie zu bewundern.

Die I. A. V. T. wird ihrerseits alles tun um zu einer Lösung der obenerwähnten Aufgaben, welche mit dem Problem der Gesundheitspflege und der Arbeitsproduktivität in so nahem Zusammenhange stehen, beizutragen. Das Uebrige muss von den Kurorten selbst getan werden.

Turystyka

Dziewiczy kraj.

Za Wilnem — zaczyna się kraj mało nam znany. Wiemy o nim coś z dziejów Wielkiej Wojny, z komunikatów frontu litewsko-białoruskiego. Potem poszły wieści o „bandach dywersyjnych"", które tam grasują i o innych okropnościach. Specjalnego interesu nikt tam niema — bo przecież tuż — tuż jest martwa ściana granicy sowieckiej, z poza której przychodzi tylko swoista propaganda. A poza tem wszystkiem — bezdroża...

Istotnie, szos tam mało, mniej niż w jakiejkolwiek innej części Polski.. Ale opowiadanie o bezdrożach jest mocno przesadzone. Przedewszystkiem nie zapominajmy o tem, że zima tam trwa znacznie dłużej niż u nas, że ponadto — jest to nietylko imitacja zimy, jak pod Warszawą, ale zima prawdziwa, która uściela takie szosy, o jakich marzyć nawet niemoże człowiek operujący szutrem i piaskiem. Grudzień, styczeń, luty — to czas wspaniałych dróg, które mogą w zakłopotanie wprawić tylko posiadacza bryczki o cienkich kołach, ale pneumatykom służą znakomicie, A zresztą — naprawdę drogi te nie są tak złe i latem. Te trakty wysadzane brzozami, środkiem wyjeżdżone, nieraz brzydko piaszczyste — ale pospolicie runią trawy porosłe mają zupełnie swoisty czar, a drogi gruntowe np. Brasławskiego lub Dziśnieńskiego, drogi t. zw. rzemienne stanowczo milsze są od każdej szosy. Trzeba wyjątkowego pecha, ekstraordynaryjnej pluchy, żeby trafić na drogi trudne do przebrnięcia dla samochodu.

Rzecz jasna, że sprawa się znacznie pogorszy, gdy ukażą się tam setki i tysiące samochodów — należy to jednak do przyszłości. Dziś spotykamy tu tylko furmanki chłopskie, czasem jakąś bryczuszkę — rzadko autobus, zwiastun nowych sposobów lokomocji w tych stronach i pionier szos. Jego to właściciele najgłośniej wołają o drogi bite...



Fot. A. Wisłocki

Kościół w Berezweczu. Fundacji woj. Korsaka w. XVII.

Otóż na ten to wschód ruszamy z Wilna. Ruszamy — by zobaczyć kraj piękny, kraj, z którego pochodzi większość wielkich ludzi polskich, kraj, który wchłonął ogrom polskiej pracy twórczej, organizacyjnej, gospodarczej i artystycznej, wchłonął i wchłania ciągle, kraj przesiąknięty krwią polską wylewaną w czasie wojen niepodległej Rzeczypospolitej szlacheckiej i w czasie powstań i potem, podczas Wielkiej Wojny i jeszcze potem podczas Wojny Polskiej.

Jest ciężkim grzechem naszego społeczeństwa, że zapomina o tej ziemi, że nie wysyła tam przynajmniej turystycznych podjazdów, które zbliżą go z ośrodkiem, podniosą, wzbogacą, a z jego czaru niewysłowionego uczynią znowu jeden z pierwiastków naszej twórczości.

Wyjechaliśmy z Wilna. Fala gruntu co chwila wynosi nas ku górze, coraz to nowe obszary wskazując. Wzniesienia nie grodzą świata, nie imponują, ale śmieją się do turysty — czasem aż rozmarzając w uśmiechu.

Jedziemy na wschód, mijając wioski, miasteczka, cudowne lasy wysokopienne. Tam i sam w razie potrzeby można się zaopatrzyć w benzynę. Dopiero okolice jeziora Narocz, jeżeli czas jest bardzo słotny, mogą nastręczyć pewne trudności. Te łączki podmokłe lubią się wodą okryć akurat tam, gdzie by człek miał ochotę przejechać. Ostatecznie nałożenie parę kilometrów nie jest tragedją.



Fot. A. Wislocki

Jezioro Obole

Narocz, jedno z najpiękniejszych jezior naszego wschodu zasługuje na opis specjalny. Każdy zapewne zechce się tu zatrzymać i zapoznać z jego brzegami i jego wodą — my jednak odłożymy sobie tę przyjemność i śpieszymy dalej. Okolica dość monotonna — ale też w tej monotonji naprawdę zachwycająca. Dziesiątki kilometrów przebywa człowiek nie widząc żadnego osiedla. Pusto — pustynia. Aż nagle — wyłania się z lasów budowla — której nie powstydzi się żadna stolica — przepyszny zabytek baroku włosko-polskiego — zabytek niesłychany!

I jeżeli teraz skierujemy maszynę na północ, jeżeli pojedziemy po przez Głębokie, Berezwecz i dalej — to na każdym kroku będziemy widzieli niesłychane pomniki rozmachu możnowładców tutejszych drugiej połowy siedemnastego i osiemnastego stulecia — w tym kraju, w którym dla fantazji magnackiej stawały fabryki i kościoły i teatry. Gdzie rody spierały się o to, kto większy, kto wspanialszy kościół wystawi. Ot — raj dla konserwatora. W żadnym zakątku Polski nie widzieliśmy tak wybujałego spółzawodnictwa artystycznego.

Jedziemy dalej. Na brak szosy nikt tu narzekać nie będzie — droga równa. Można, jeżeli kto ciekaw skręcić ku granicy łotewskiej. Przyznam, że niepociągała mnie ona. Raczej wolałem się trzymać szlaku północno-wschodniego. Okolica się zniża — wyrównuje, wilgnieje. Ogromne jezioro, Podbrodzie, zapowiada kraj inny — powiat Bracławski, w którym naprawdę niewiadomo już, czego jest więcej wody, czy ziemi. Zrazu są to niewielkie stawiska, oczeretem porosłe — coraz ich więcej — raj dla myśliwych — aż wreszcie wjeżdżamy w przesmyk. Na lewo potężny płat jeziorowy Drywjaty — po prawej stronie Nawjata — wygląda z brzegu na znacznie mniejsze — ale ciągnie się skrętami, jak typowa formacja polodowcowa. Cały przesmyk jest zaledwie pół kilometra szeroki. Zajęło go miasteczko powiatowe Bracław.

Teraz jedziemy już do Wilna. Tylko po drodze warto jeszcze wstąpić w okolicy Widzów do linji dawnych okopów niemieckich i przyjrzeć się ile pracy, ile inwencji ludzkiej włożono w te schrony, które przez tyle lat pełniły służbę śmierci, w których zginęły dwie wielkie potencje świata, w których umierali ludzie i kładli się na cmentarzach, świadczących do dnia dzisiejszego o męstwie i niewoli — i ogromnym masowym obłędzie tak jeszcze niedawnym.

Tylko zestrzelane lasy już odrastają, zburzone domy odbudowano, a na zasypanych zasiekach zieleni się ruń zbożowa. Tylko na dnie jezior od Naroczy — po Widze leżą jeszcze zwały kolczastego drutu.

A. Uziembło.

W ważnej sprawie.

Ruch turystyczny w Polsce wzrasta coraz potężniej. Obejmuje on dziś szerokie warstwy naszego społeczeństwa i zwłaszcza wśród młodzieży idea poznawania własnego kraju staje się coraz bardziej popularną.

Jest to zjawisko najzupełniej normalne, świadczące o tężyznie i mocy rozwijającego się Państwa Polskiego, tak samo zresztą, jak to ma miejsce w innych kulturalnych państwach Zachodniej Europy.

Turystyka jest zdrową potrzebą ludności i gospodarczą koniecznością kraju. Nietylko czołowe państwa turystyczne, jak Italja i Szwajcarja, ale także Francja, Niemcy, Austrja, Czechosłowacja i inne, ciągną z turystyki olbrzymie zyski.

Zdawałoby się, że w Polsce, która posiada wspaniałe warunki terenowe dla rozwoju turystyki wodnej, płaskiej i górskiej, powinno się dziać tak samo. Tymczasem turystyka nasza jest raczej ilościową aniżeli jakościową.

Ma ona charakter bezplanowej, dzi-



Fot. A. Wisłocki

Połów sielawy na jeziorze Snudy.

kiej i chaotycznej improwizacji, jest nieopanowaną i niezorganizowaną.

Opieka państwowa prawie nie istnieje. Ministerstwa, zakres działania których powinien obejmować również propagandę i rozwój turystyki, mają wprost groteskowe na to budżety.

Nieliczne organizacje turystyczne walczą bohatersko z brakiem funduszów oraz obojętnością, a czasem z kompletną ignorancją władz, które dotąd jeszcze nie zdołały zrozumieć korzyści gospodarczych, płynących z racjonalnie pojętej i zorganizowanej turystyki.

Każda z nich prawie posiada odrębny plan działania, rządzi się na swem podwórku, jak chce, często spiera się z sąsiadem o mur graniczny. Praca ich nie jest skoordynowana ani też ustalona pod względem kompetencji, wiele z nich powstaje i znika bez śladu. Jeżeli mimo to, niektóre z tych organizacyj zdolne są do trwałego istnienia, działania, a nawet do dalszego rozwoju — świadczy to o ich potrzebie oraz o szlachetnej, pełnej poświęcenia pracy jednostek, pracy, jak zawsze bezinteresownej.

Jesteśmy, doprawdy, krajem paradoksów!

W sezonie letnim Beskidy Zachodnie oraz Tatry robią wrażenie jarmarków turystycznych.

Tymczasem w Czarnohorze (za wyjątkiem Howerli), Gorganach, Bieszczadach, w Beskidach Huculskich — przeraźliwa pustka.

Uroczą rolinę Prutu między Jaremczem i Worochtą zabudowano tak, jakby to były przedmieścia Lwowa czy Stanisławowa. Zakopane stało się miastem.

Estetyka wszystkich prawie uzdrowisk i zdrojowisk w Polsce jest mocno wątpliwa.

Szosa Kraków — Zakopane skandaliczna. Nad Morskiem Okiem istny garaż samochodowy. Natomiast rzadkiem zjawiskiem są auta na wspaniałej drodze Wisła — Istebna — Żywiec — Kocierz. Nikt prawie z automobilistów nie zwiedza Podola.

W dni świąteczne aż biało od żagli na Charzykowskiem i Trockiem jeziorze. Ale czy widział kto kiedy rasową żaglówkę na Raduńskich, Wdzydzkich czy Żarnowieckich wodach?

Jeziora obok Bracławia, wspaniała grupa wodna naokoło Naroczy, największego w Polsce jeziora, są puste i zamarłe.

Kilkaset kilometrów błękitnej tafli wodnej czeka daremnie przedsiębiorczych żeglarzy.

Pod Warszawą, Bydgoszczą, Poznaniem i Wilnem rój łodzi, żaglówek i motorówek.

Dalej... pusto.

Ilu mamy dziś turystów, co w lekkim kajaku przepłynęli Dunajcem do Wisły? Kto zna przedziwny urok Dniestru, najpiękniejszej z rzek w Polsce?

Tysiące ludzi smaży się latem na gdyńskiej plaży, mało kto z nich jednak przewędrował naokoło polskiego morza i nikt zapewne nie borykał się z falą w dalekiej włóczędze po Bałtyku.

Nie będę mnożył przykładów. Za dużo ich jest i zbyt są nieciekawe. Świadczą one najlepiej, że ogromne rzesze turystyczne, puszczone samopas, nikomu nie przynoszą korzyści.

Zadaniom tym nie mogą już sprostać organizacje społeczne, pozostawione na łasce i opiece boskiej. Nie może podołać im również referat turystyczny (referat — nie departament!!) przy Ministerstwie Robót Publicznych, którego budżet jest bardziej niż skromny, personel zaś, składający się z kilku zaledwie osób, upada pod ciężarem nadludzkiej wprost pracy.

Czas już najwyższy, aby całokształt zagadnień turystycznych w Polsce ujęty został rzeczowo przez naczelną organizację państwową, posiadającą odpowiednie środki i autorytet.

Nie należy bowiem pozostawiać mas bez opieki i przewodnictwa.

Prof. A. Wisłocki

Nasze żądania

Sezon automobilowy już się rozpoczął. W dniach najbliższych, gdy przygrzeje na dobre słońce, wyruszą liczne rzesze automobilistów na drogi — na osławione drogi polskie.

I zacznie się znów czarna serja katastrof, a nowe ofiary automobilizmu powiększą długą już listę naszych poległych towarzyszy. I znów, jak zwykle, rozpocznie się wyszukiwanie przyczyn tej niezwykle wielkiej, w stosunku do ilości samochodów w ruchu na drogach polskich, cyfry wypadków. Zaczną się znów wyrzekania na zły w dalszym ciągu stan naszych szos, na niebezpieczne mostki, na niestrzeżone przejazdy kolejowe, na panującą wciąż na drogach samowolę woźniców, na niepoczytalną swawolę wyrostków, na zwierzęta domowe, puszczone samopas. Prasa codzienna zamieści parę mniej lub więcej rzeczowych artykułów, ukaże się kilka enuncjacji przedstawicieli władz, otrzymamy mgliste obietnice, iż nastąpi zmiana w tych stosunkach, o ile przyznane będą odpowiednie kredyty i... w dalszym ciągu wszystko pozostanie po staremu do przyszłego sezonu, do zaprzyszłego, do zazaprzyszłego.... I choć na zasadzie dotychczasowego doświadczenia z góry sceptycznie zapatrujemy się na możliwość polepszenia się w Polsce warunków automobilizmu, to jednak na rozpoczęcie sezonu będzie właściwe, a w każdym razie aktualne, sprecyzować raz jeszcze dezyderaty słuszne wszystkich polskich automobilistów, zarówno zrzeszonych w Touring-Klubie, w Automobilklubie, i w innych związkach sportowych, jak i automobilistów dzikich. Nie ulega bowiem wątpliwości, że niema jednego automobilisty w Polsce, któryby był zadowolony z istniejącego porządku rzeczy. Wszyscy wołać musimy, iż już czas najwyższy, by wprowadzić porządek na drogach polskich; głosy nasze powinniśmy połączyć w tak głośny chór, aby żądania nasze przeszkodziły w wygodnym śnie za biurkami, udającym głuchotę biurokratom, wołać i powtarzać musimy, iż żądamy na razie tylko wprowadzenia w życie wszystkich istniejących przepisów. Przepisy bowiem mamy dobre. Ustawodawca polski nie pominął i tej, tak ważnej w życiu gospodarczem narodu jak i w problemie bezpieczeństwa państwa, dziedziny. Nasza ustawa drogowa, nasze przepisy porządkowe na drogach publicznych, nasze rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych są zupełnie racjonalne i zgodne z duchem czasu, oraz z najnowszymi wynalazkami i udoskonaleniami. Ale cóż z tego, kiedy pozostają one przeważnie tylko martwą literą, figurują na papierze, zaś powołane organa wykonawcze znajdują tysiące powodów do odraczania „ad calendas grecas" efektywnego wprowadzenia ich w życie. Nietylko pieniężne, ale głównie socjalne a właściwie demagogiczne względy każą im patrzeć przez palce, jak codziennie w setkach wypadków przepisy te są jawnie łamane. I nic to dla nich, iż tysiące już ofiar tych anarchicznych na drogach naszych stosunków wołają nie o pomstę, lecz o poprawę, o energję w tępieniu przez powołane czynniki rozplenionego zła. Św. Biurokracy nie da się tak łatwo uprosić. Jedyna łaska, jaką zawsze gotów jest on zesłać — to powiększenie jeszcze formalności, to pomnożenie ilości papierków, to wzmożenie kontroli... ale jedynie papierków, czy są one w porządku. Porządek na drogach — furda, byle papierki były w porządku! O wielki Biurokracy — czyż nie rozumiesz, iż wszystkie twoje legitymacje, dowody, książeczki jednakowo spokojnie spoczywają w kieszeni pijanego furmana, czy jedzie on prawą, czy też lewą stroną szosy.

O cóż nam chodzi — czego żądamy?

Oto żądamy przedewszystkiem, aby doprowadzono wreszcie do porządku przynajmniej kilka głównych magistrali — tych, które łączą większe miasta Polski, na których panuje największy ruch samochodowy i które stanowią główne szlaki turystyki międzynarodowej. Są to w pierwszym rzędzie szosy Warszawa — Poznań, Warszawa — Kraków — Zakopane, Warszawa — Lwów — Czerniowce, Warszawa—Gdańsk. Rozumiemy doskonale, że przy ograniczonych funduszach na utrzymanie dróg, nie można marzyć o poprawie wszystkich, choćby tylko państwowych szos, że trzeba się zadowolnić tylko bardzo nieznacznym odsetkiem naprawianych corocznie kilometrów, ale możemy żądać, aby tych kilka wymienionych magistrali przybrało wreszcie wygląd europejski. Naprawa powinna objąć w jednym roku wszystkie zniszczone odcinki tych dróg, a nie jedynie, jak dotąd, tylko kilka z nich, wybranych na chybił trafił. Szlaki te muszą być w jednym roku doprowadzone do porządku i następnie corocznie na całej długości naprawiane. Na to pieniądze znaleźć się muszą i znaleźć się mogą, tembardziej, że niektóre z tych dróg, zniszczone są na stosunkowo nieznacznej tylko łącznej długości. Zniszczone odcinki, choć przeważnie małe, przerywając jednolitość nawierzchni, zmuszają do ograniczenia tempa jazdy, i są częstokroć powodem licznych uszkodzeń samochodów. Przy dotychczasowym systemie utrzymywania tych magistrali, nigdy nie będą one doprowadzone do porządku, gdyż naprawy, pochodzące z różnych lat, psują się z powrotem w różnych terminach. Szosy robią wrażenie bardzo źle utrzymanych, pomimo, że odcinków dobrych jest na nich znacznie więcej, niż zniszczonych. Dobre odcinki jednak automobilista przejeżdża szybko i wnet o nich zapomina, natomiast złe odcinki, na których zachodzi konieczność ograniczenia szybkości, dłużą mu się niepomiernie i zostawiają fatalne wrażenie ogólne przeważnie złej drogi.

Żądamy dalej, aby naprawiono wszędzie i zniwelowano barbarzyńskie wypukłe i wklęsłe (bo i takie znam!) mostki na szosach. To wymaga stosunkowo niewielkich funduszów — podsypanie kilku fur tłucznia i żwiru w większości wypadków by wystarczyło.

Żądamy, aby skasowano wklęsłe ślady rowków, zapomocą których odwadnia-



Jezioro Dryswiaty Fot. A Wislocki

no na wiosnę rozmokłą szosę. Żądamy więcej dbałości ze strony inżynierów i techników drogowych w usuwaniu śladów wiosennego rozkopywania szosy. I wreszcie żądamy ograniczenia wysokości nasypywanych, (rzekomo dla naprawy) w dołki kup tłucznia, które tworzą niebezpieczniejsze jeszcze od dołków wypukłości. Żądamy jednem słowem, aby przy naprawach szos wzięto pod uwagę, że dziś służą one w większym stopniu dla ruchu motorowego, niż dla ruchu konnego, że więc niewolno dla rzekomej naprawy stawiać na szosach niebezpiecznych dla samochodów przeszkód.

Żądamy, aby przy naprawie szos, w wypadkach, gdy muszą one być zamknięte na całej szerokości, ustawiane były wyraźne tablice, informujące jaknajszczegółowiej o kierunku objazdu i aby drogi objazdowe były na całej długości wyraźnie oznaczone i bezwzględnie uprzednio uporządkowane, tak aby jazda po nich nie groziła ugrzęznięciem lub zepsuciem samochodu.

Żądamy, aby zainteresowano się wreszcie sprawą przejazdów kolejowych. Zbyt dużo ofiar pociągnęły już za sobą oszczędności w tym zakresie władz kolejowych. Na szosach, krzyżujących się z linjami kolejowemi w pobliżu większych stacji węzłowych (np. Łowicza, Kutna, Lublina i t. d.), powinny być bezwzględnie zbudowane przejazdy w dwóch poziomach — tunele lub wiadukty. Wszystkie przejazdy kolejowe muszą być zaopatrzone w nadzwyczaj wyraźne znaki ostrzegawcze. I wreszcie wszędzie tam, gdzie gęstość ruchu kolejowego doszła już do jednego przeciętnie pociągu na godzinę muszą być zbudowane strzeżone zapory. Tyczy się to zwłaszcza zachodnich dzielnic Polski, gdzie corocznie zdarza się najwięcej katastrof na niestrzeżonych przejazdach kolejowych.

Żądamy, aby rowy przydrożne wszystkich szos przestały być wreszcie pastwiskami. Żądamy kategorycznego zabronienia pasania zwierząt na wszelkich przydróżkach i w rowach bez żadnego wyjątku dla dróżników. Jakiem niebezpieczeństwem jest krowa, albo świnia na szosie, tego nie potrzebuję tłomaczyć. A pasący się inwentarz, to jednocześnie gromada rozwydrzonych chłopaków, obsiadujących rowy i oczekujących na przejeżdżające samochody z gotowym repertuarem szalonych figlów. Stanowczo dość już tej sielanki z krówkami i pastuszkami! Szosa jest linją komunikacyjną i służy jedynie do celów komunikacyjnych. Nie wolno eksploatować jej w inny sposób, choćby to pozbawiło zarządy drogowe dochodów za dzierżawę wypasu. Oczekujemy stanowczych zarządzeń w tym sensie od powołanych władz drogowych.

Żądamy dalej, aby wprowadzono wreszcie porządek w zaprzęgi chłopskie. Istnieje przecież zakaz zaprzęgania jednego konia przy dyszlu parokonnej furmanki. Zakaz ten złagodzono w ten sposób, że pozwolono zaprzęgać w ten barbarzyński sposób konia, po lewej stronie dyszla. A w rezultacie nikt absolutnie nie patrzy, jak koń jest zaprzężony i naturalnie każdy robi jak mu się żywnie podoba. Dyszle przy pojedyńczym zaprzęgu są jednym z najgroźniejszych niebezpieczeństw na drogach polskich. Jest to skandal, że władze nie wprowadziły jeszcze w tej dziedzinie porządku, tembardziej, że barbarzyństwo to panoszy się tylko na stosunkowo małej przestrzeni kraju. Dzielnice na wschód od Wisły i dzielnice byłego zaboru Pruskiego plagi tej nie znają. Czas już najwyższy wydać stanowczy zakaz wjeżdżania na szosy furmankom, zaprzężonym w ten sposób, bez różnicy czy koń będzie zaprzęgnięty po prawej, czy po lewej stronie dyszla. Po swoich polach może każdy jeździć jak mu się żywnie podoba, na bocznych drogach gminnych również nie ma znaczenia, jakim kto jedzie zaprzęgiem, ale na szosy bezwzględnie musi być wjazd takich zaprzęgów raz na zawsze, i to bez żadnych wyjątków, wzbroniony. Wymaga tego elementarne pojęcie bezpieczeństwa publicznego.

Żądamy aby policja zwracała większą niż dotąd uwagę na sposób jeżdżenia furmanek. Żądamy, aby policja wszędzie, a nietylko w najbliższych okolicach Warszawy, zainteresowała się, czy furmani stosują się do przepisów jazdy. Chcemy aby policja nie dawała, jak to niestety często stwierdzają automobiliści, złego przykładu, lekceważąc sama przepisy jazdy. Pożądanem byłoby, aby wyżsi dygnitarze policyjni, zechcieli od czasu do czasu incognito udać się na jakiś prowincjonalny jarmark, lub odpust i zaobserwować zupełną bierność, zupełną obojętność policji na jawne i masowe przekraczanie przepisów jazdy przez wiejskich uczestników tych uroczystości. Żądamy stworzenia większej ilości motocyklowych patroli policyjnych i to nietylko pod Warszawą, ale i w większej od niej odległości. Żądamy, aby te patrole policyjne jeździły, były ciągle w ruchu i pojawiały się niespodziewanie na różnych szosach, a nie, obierały sobie, jak dotąd, jednego stałego punktu, na którym zatrzymują wszystkie przejeżdżające samochody, i kontrolują ich papiery, a najmniejszej uwagi nie zwracają na pojazdy konne. Żądamy, aby w dziele porządkowania ruchu drogowego, nie stosowano beznadziejnych metod biurokratycznych, aby racjonalne pomysły, nie były natychmiast paczone przez naszych kochanych biurokratów. Patrole policyjne są na to, aby chwytały na gorącym uczynku, wszystkich przekraczających przepisy i prawidła jazdy, ale stanowczo nie na to, aby cały Boży dzień kontrolować papiery przejeżdżających samochodów, wtedy nawet, gdy nie popełniły one żadnego wykroczenia. I żądamy wogóle aby trochę mniej nas kontrolowano. W jednej jeździe zdarza się nieraz, iż jesteśmy po trzy i cztery razy kontrolowani. Kontrolują nas przy wyjeździe z miasta, kontrolują przy powrocie do domu, kontrolują w pewnym punkcie na szosie, a nieraz jeszcze i gdzieś na głębokiej prowincji, jakiś policjant zatrzymuje nas bez powodu i żąda pokazania papierów. Cóż u licha — kiedy nasze władze przestaną uważać nas, automobilistów, za będących pod stałym nadzorem policji? Gdy popełnimy jakieś wykroczenie — to słusznie — zatrzymujcie nas i sprawdzajcie, czy papiery nasze są w porządku — ale gdy nic nam nie macie do zarzucenia, to taka stała kontrola jest bezwzględnie nadużyciem władzy.

No i żądamy jeszcze, aby wprowadzono odpowiedzialność za zaśmiecanie szos, zwłaszcza ostrymi przedmiotami. Aby pijak rozbijający o szosę opróżnioną butelkę był za to karany, aby policja przeprowadzała śledztwo, i starała się wykryć winnego, gdy zostanie ustawiona na szosie barykada z kamieni, albo przeciągnięty drut, a nie jedynie wtedy, gdy z powodu takich upiększeń szosy nastąpiła już katastrofa. Żądamy, aby pijani furmani (a od takich roją się w nocy szosy podwarszawskie) byli zatrzymywani przez pierwszy, koło którego przejeżdżają, posterunek policyjny i przetrzymywani na miejscu aż do wytrzeźwienia. Żądamy jednem słowem, aby wprowadzone były środki prewencyjne, aby starano się zapobiegać wypadkom, a nie jedynie okazywać energję i surowość już post-factum.

Żądania nasze moglibyśmy jeszcze wyliczać bardzo długo. Lista ich byłaby tak duża jak ilość paragrafów wszystkich ustaw i przepisów drogowych, gdyż w żadnej chyba gałęzi administracji tyle postanowień nie zostało martwą literą, tyle rozporządzeń nie jest jawnie nie wypełnianych, co właśnie w administracji drogowej. Zamiast więc wyliczać je wszystkie na zakończenie wyrażę jedno ogólne nasze żądanie: — **Aby wszystkie przepisy jazdy, wszystkie obowiązujące postanowienia ustawy drogowej były jaknajenergiczniej wprowadzone w życie bez żadnego dalszego zwlekania i oglądania się na jakiekolwiek inne względy i czyjekolwiek interesy.**

Żądamy od władz energji i konsekwencji w dziele uporządkowania ruchu na drogach polskich.

Inż. R. Morsztyn.

Komunikat „Fort Dunlop”

Opony balonowe, a ciśnienie w oponach

Przed wprowadzeniem opon niskiego ciśnienia istniały tylko opony wysokiego ciśnienia o grubych ściankach. Lecz te opony brały na siebie tylko część wstrząsów wywoływanych nierównością drogi, tak, że prawie każda nierówność drogi dawała się odczuć także pojazdowi i pasażerom.

Zasada opon balonowych polega na tem, że przy zachowaniu tej samej ilości powietrza potrzebnej do uniesienia wozu, powiększa się przekrój opon, a zatem zmniejsza się ciśnienie powietrza. Zmniejszenie ciśnienia na 1 cm. kw. ściany opony umożliwiło już zastosowanie cieńszej ściany opony, czyli zmniejszenie ilości wkładek płóciennych.

W ten sposób, przez cieńszą ścianę i mniejsze ciśnienie, powiększono elastyczność opony i obniżono jej cenę. Na rys. 1 i 2 widzimy jakie są praktyczne skutki tej



№ 1.



№ 2.

zmiany. Na rys. Nr. 1 widzimy oponę wysokiego ciśnienia (ze ścianą grubszą), która przez kamień leżący na drodze przeskoczy i tem samem wstrząs przeniesie na wóz.

Na rys. Nr. 2 widzimy oponę niskiego ciśnienia (balonową), która prawie całkowicie otacza swą powierzchnią kamień i w ten sposób chroni wóz od wstrząsu. Jest to rzeczą naturalną, że takie balonowe opony wymagają o wiele więcej uwagi, a mianowicie o wiele dokładniejszego stosowania właściwego ciśnienia według tabel umieszczonych w naszych cennikach. Każdy sprzedawca chętnie zajrzy do tabeli ciśnień w naszym cenniku i udzieli szczegółowych informacji nabywcy opon. O ile opona balonowa będzie pompowana do zbyt wysokiego ciśnienia, należy się obawiać przebicia, bo utraciwszy swą elastyczność nie może ona już otaczać mniejszych przeszkód spotykanych na drodze, a z drugiej strony nie jest tak silnie zbudowana, by mogła wytrzymać tak nagłe krótkie zderzenia np. z kamieniem, jak pokazano na rys. Nr. 1 i 2.

Jednak rzadko się zdarza, że opony balonowe są nadmiernie pompowane, gdyż każdy właściciel samochodu woli jechać jaknajwygodniej i o wiele częściej popełnia błąd wręcz przeciwny t. zn. niedostatecznie pompuje oponę, aby osiągnąć jeszcze większą elastyczność. — Jest to tembardziej szkodliwe dla opony, gdyż już po krótkiej jeździe opona bezwarunkowo ulegnie zniszczeniu. Opona przebita wskutek nadmiernego napompowania może być naprawiona w zakładzie wulkanizacyjnym, natomiast uszkodzenie spowodowane przez niedopompowanie jest tego rodzaju, że nie nadaje się do naprawy.

Na rys. Nr. 3 pokazujemy w jaki sposób niszczy się niedopompowana opona. Przez niedostateczne napompowanie boki opony nie mają dostatecznego oparcia od wewnątrz i uginają się nadmiernie przy najmniejszej nierówności drogi. To ciągłe uginanie się osłabia płótno na wewnętrznych bokach opony i powoduje z czasem wyodrębnianie się pojedyńczych nitek, a zatem pękanie tkaniny. Trzeba zawsze pamiętać, że nie opona i dętka utrzymują ciężar wozu, lecz jedynie powietrze, i że dętka jest tylko naczyniem przechowującem powietrze, a opona tylko ochraniaczem dętki i amortyzatorem nagłych wstrząśnień; to też nic dziwnego, że najlepsza dętka i najlepsza opona nie pomogą, gdyż im brak dostatecznie zgęszczonego powietrza, by dźwigać ciężar wozu.

Na rys. naszym Nr. 4 ilustrujemy smutne skutki jazdy na oponach niedostatecznie napompowanych. Ciemny pas z boku opony jest dla znawcy dostatecznym dowodem, że na oponach tych jechano przez dłuższy czas przy niedostatecznem ciśnieniu. Gdy się widzi, jak wielkie straty powstają przez niestosowanie przepisanego ciśnienia, to wydaje się, że zmierzenie ciśnienia jest związane z trudnymi zabiegami.

Jednakże niema nic łatwiejszego nad to, należy tylko kupić sobie mały i niebardzo kosztowny przyrząd zwany „manometrem”. Manometrem takim należy mierzyć od czasu do czasu ciśnienie w oponach a uniknie się wyżej wymienionych uszkodzeń.

Trudno jest poprostu uwierzyć w to, że istnieją jeszcze na świecie automobiliści,



№ 3.

którzy uważają siebie za dość mądrych by drwić z manometru. Świadczy jednak o tem charakterystyczna rozmowa szofera-właściciela auto-dorożki z fachowcem fabrykacji opon. Szofer reklamuje, że sprzedana mu opona zaprędko uległa uszkodzeniu. Jako przyczynę tego uszkodzenia fachowiec po najdokładniejszem zbadaniu, ustala niewłaściwe pompowanie. Szofer twierdzi, że jest zbyt wytrawnym kierowcą wobec czego nie może być mowy aby mógł nieodpowiednio opony napompować:

— „Czy pan bada wysokość ciśnienia manometrem”?

— „Ja panie, tyle lat jeżdżę, że nie potrzebuję żadnych „barometrów” — na oko widzę, nogą nacisnę, to zaraz wiem”.

— „No to zobaczymy, czy ma pan istotnie takie cudowne oko lub czułą stopę”.

Pompujemy pneumatyk stosownie do wskazówek szofera i okazuje się, że ciśnienie w oponie, którą należało pompować do 2½ atm. było o jedną atmosferę zaduże! Tylko o jedną atmosferę? Czy to istotnie tak wielka różnica? Zastanówmy się nad tem, że ciśnienie jednej atmosfery oznacza ciśnienie 1 kg. na 1 cm. kw.

Ani oko, ani uderzenie żelazem, ani kopnięcie nie może być miernikiem w tych sprawach.

Przypuśćmy bowiem, że ciśnienie w oponie ma wynosić 3 atm. i że aby wypróbo-

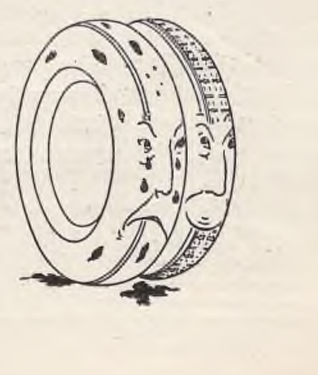


№ 4.

wać stopień napompowania kopnęliśmy oponę. Trafilibyśmy nogą powierzchnię równą szpicowi buta, a więc powiedzmy 2½ cm. czyli powierzchnię, na którą ciśnie 7½ klg. Jeżeli niewłaściwość w napompowaniu wyniesie tylko o jedną atmosferę za mało, to kopniemy 5 klg. Otóż twierdzimy, że jest niesłychanie trudno odróżnić czy kopnęliśmy 7½ klg. czy tylko 5 klg.

Pomimo wszystko, faktem jest, że istnieją jeszcze ludzie na świecie, którzy mianując siebie „samochodziarzami”, mierzą ciśnienie w oponie „na oko”, kopnięciem nogą, uderzeniem żelaza, albo nawet liczeniem ruchów pompowania, nie licząc się z tem, że przeważnie przy oponach balonowych, t. zn. przy oponach, które mają być pompowane przeciętnie 2 — 2½ atmosfer, różnica ½ atmos. wynosi aż ¼ lub ⅕ całości powietrza, zawartego w danej oponie.

Nie możemy sobie wyobrazić, aby w dzisiejszych czasach ktoś, kto chce wiedzieć która godzina, spojrzał na słońce, zamiast na zegarek, a mimo to istnieją ludzie, którzy używają podeszwy zamiast manometru.



Technika

Norma a życie.

Niedawno opowiadano mi następującą anegdotkę:

Pewien pan zwiedza szpital warjatów: Panie doktorze, zwraca się zwiedzający do oprowadzającego go dyżurnego lekarza: cobyście zrobili, gdyby tak warjaci zorganizowali się, obezwładnili personel i zawładnęli szpitalem?

— To niemożliwe, odparł lekarz.

— ?

— Warjaci nigdy się nie organizują!

Dowcip wprawdzie słaby, ale prawda w nim zawarta jest bardzo silna. Trzeba być warjatem, aby nie pragnąć organizacji i porozumienia. Stosuje się to w obecnej chwili przedewszystkiem do europejskiego przemysłu samochodowego, zagrożonego zalewem amerykańskim.

Przemysł europejski to właściwie nie jeden przemysł samochodowy, a cały szereg przemysłów zwalczających się nawzajem wszelkiemi dopuszczalnemi środkami. I tak nietylko Niemcy walczą z Francją, Francja z Italją, Italja z Czechosłowacją i t. d. aż do wyczerpania listy państw produkujących samochody, ale i w każdem Państwie poszczególne fabryki nawzajem pragną się zniweczyć.

Tymczasem amerykański przemysł samochodowy, który prawie całkowicie już nasycił rynek wewnętrzny, w poszukiwaniu zamorskich rynków zbytu coraz bardziej się koncentruje i dziś właściwie zorganizowany jest w kilku zaledwie wielkich koncernach. Przed wojną w Ameryce było kilkaset marek samochodowych.

To skoncentrowanie kapitałów pozwoliło Amerykanom tak groźnie konkurować z Europą.

I to właśnie groźne niebezpieczeństwo z za morza ocknęło dopiero fabrykantów europejskich, którzy dotąd całą pomysłowość wysilali na zduszenie najbliższego konkurenta. Nie mamy zamiaru tutaj wdawać się w finansową stronę zagadnienia organizacji przemysłu samochodowego. Zostawmy to ekonomistom. My, automobiliści, zastanowimy się przedewszystkiem nad tem, czy skartelizowanie przemysłu samochodowego w Europie, którego należy się spodziewać lada dzień, da nam w rezultacie jakie korzyści, czy też tylko przyczyni się do wzrostu cen, tak jak n. p. utworzenie syndykatu cementowego wywołało tylko zwyżkę cen cementu.

Jeden jest moment, który bezwzględnie będzie powitany z prawdziwą radością przez automobilistów.

Mianowicie pierwszym dodatnim skutkiem porozumienia w przemyśle samochodowym jest pchnięcie naprzód sprawy normalizacji. Co to jest normalizacja, każdy dziś wie i tłomaczyć tego nie potrzeba. Że jednak normalizacja daje zyski nietylko fabrykantom, lecz również i automobilistom, to właśnie pragniemy wykazać.

Samochód nie jest bowiem niczem innem, tylko wielką kolekcją poszczególnych części. Części tych w przeciętnym samochodzie jest od 1500 do 2000.

Wyobraźmy sobie, że tak jak np. w Polsce, można znaleźć w handlu jakie 100 typów samochodów. Pomnóżmy 100 przez 2000 — otrzymamy tę prawie, że astronomiczną ilość części zapasowych, które mogą być potrzebne automobilistom polskim.

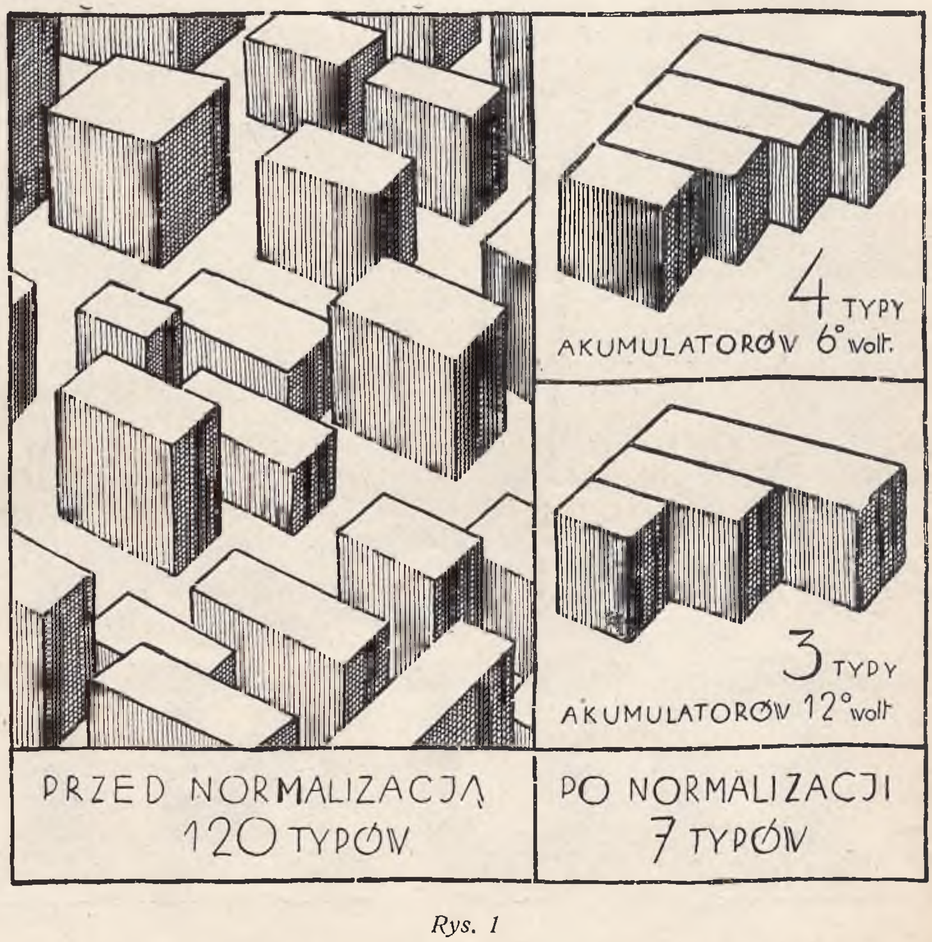
Czy przeciętny kupiec samochodowy może posiadać na składzie choć 1/10 tej ilości? Czy wreszcie trzymanie na składzie tak wielkich kompletów części nie unieruchamia olbrzymich kapitałów, rezultatem czego są horendalne ceny za najmniejszą śrubkę?

Unormowanie kształtów i wymiarów poszczególnych części samochodu doprowadzi do ich wzajemnej wymienności, zwiększenia produkcji poszczególnych typów, zmniejszenia martwych stocków na składach, a więc potanienia i ułatwienia w nabyciu.

Amerykański koncern General Motors Co, ten groźny cień, który nie przestaje straszyć europejczyków, fabrykuje kilkanaście modeli samochodów rozmaitych marek, zestawiając poprostu całość z poszczególnych części nabytych u setki poszczególnych producentów. Lecz części te są starannie i dokładnie znormalizowane, t. zn. że ilość modeli jest zredukowana do niezbędnego minimum. W sytuacji jednak, w jakiej znajduje się olbrzymi koncern General Motors, ustalenie norm jest rzeczą łatwą, ponieważ stu fabrykantów ma jednego klijenta, który sam sobie ustala normy i dyktuje je swoim dostawcom.

Inaczej rzecz przedstawia się w Europie. Mamy tu kilka państw produkujących samochody, a w każdem państwie zwalczają się poszczególne fabryki. Ustalenie więc norm, już nie ogólno-europejskich, ale nawet ogólnopaństwowych napotykało na niezwalczone trudności. W ostatnich dopiero czasach, jak już wspomnieliśmy, pod wpływem obawy przed zalewem amerykańskim, powstała w Paryżu pod egidą Izby fabrykantów akcesorji i części samochodowych, Biuro Normalizacji Samochodu. Rezultaty pracy tego biura w krótkim czasie stały się wręcz imponujące.

Praca normalizacyjna podzielona została na 6 stopni. Z chwilą, gdy jakaś część zostaje zakwalifikowana do znormalizowania, biuro przesyła wszystkim fabrykantom, którzy daną część samochodu produkują lub zużytkowują, ankietę na temat: jakie są rozmaite wymiary danej części używane przez Pana? Który z tych wymiarów jest najdogodniejszy i najbardziej nadaje się na „normę"?



Rys. 1


G+K

Ankieta ta stanowi stopień I. Przestudjowanie otrzymanych odpowiedzi jest stopniem II. Na podstawie tych studjów Biuro przygotowuje szereg rysunków i przedstawia je zainteresowanym. Rozdźwięk ewent. między producentami, a konsumentami, łagodzi ingerencja Biura — III stopień. Projekty wracają do Biura — IV stopień. Jeżeli 80% zainteresowanych zaaprobowało projekty, zostają one zatwierdzone i uznane za obowiązujące normy — V stopień.

Jeżeli natychmiast nie osiągnięto zgody 80% zainteresowanych, to wraca się do stopnia III i rozpoczyna tworzenie nowych, poprawionych projektów. Gdy wreszcie zgoda nastanie, norma zostaje ostatecznie uchwalona — stopień VI.

(Dok. nast.)

Taka jest metoda pracy Biura Normalizacji Samochodu.

A jakie są dotychczasowe wyniki pracy? W ciągu krótkiego jeszcze, ale pracowitego żywota Biura Normalizacji, zostały znormalizowane następujące części i akcesorja samochodowe: rurki do benzyny, wszystkie wskaźniki oliwy, benzyny ect. mierniki szybkości i kilometrów, dynama, magneta, latarnie, akumulatory, łożyska kulkowe, korki do chłodnic ect.

Jakąż naprzykład korzyść może osiągnąć fabrykant lub konsument z produkowania, tak, jak to miało miejsce do niedawna, 120 typów akumulatorów? Dlatego też Biuro Normalizacji odrazu zredukowało ilość typów ze 120 do 7. (Rys. 1).

Inż. Juljusz Erlich.



Motocykl

Rama motocyklowa.

Rama motocyklowa nie jest niczem innem jak mostem przerzuconym pomiędzy kołami motocykla.

Dlatego też konstrukcja ramy powinna być zbliżona w zasadzie do żelaznych wiązań mostu, jakkolwiek wszelkie modyfikacje są tu nieograniczone.

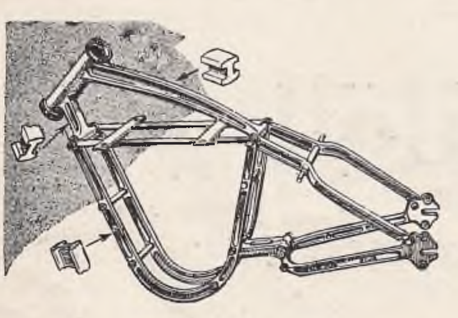
To też ramy poszczególnych motocykli tak różnią się pomiędzy sobą, że bezcelowem byłoby szczegółowe omówienie każdej poszczególnej konstrukcji. Ciekawem natomiast jest wyszukanie cech wspólnych i wypośrodkowanie zasadniczych typów, około których obracają się pomysły nowoczesnych konstruktorów.

Ponieważ motocykl jest właściwie rowerem, w którym wysiłek mięśni jeźdźca zastąpiono pracą silnika dwu lub czterotaktowego — pierwsze motocykle były właściwie rowerami ,do których „przylepiano" w tem lub innem miejscu silnik i w ten lub inny sposób starano się przekazać jego siłe na koła roweru.

Stopniowo, ze zwiększeniem mocy i rozmiarów silnika musiał on być przemieniony i umocowany w dolnej części ramy.

Niewielka jednak jeszcze, stosunkowo, waga silnika i niezbyt wielkie szybkości, osiągane na tego rodzaju motocyklach pozwalały na dalsze stosowanie, znanej powszechnie ramy rowerowej.

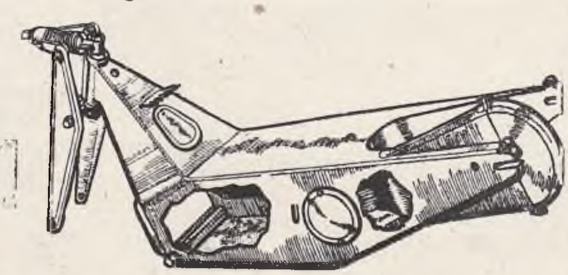
Z biegiem czasu moc i waga silnika znacznie wzrosły. Ramy rowerowe nie wytrzymywały, już więcej wzmagających się naprężeń i skręceń i zaczęły pękać, zmuszając konstruktrów do szukania nowych rozwiązań!



Rys. 1

Od tej chwili datują się właściwe narodziny motocykla i od tego czasu rama stale zaprząta umysły konstruktora i fabrykanta, a nabywca, ten wieczny krytyk, stawia co raz to nowe żądania.

Pierwsze ramy motocyklowe były budowane podobnie do ich poprzedniczek, to jest z rur stalowych przyczem łączenie rur sposobem rowerowym okazało się zbyt słabe. Kolejno próbują konstruktorzy różnych sposobów łączenia, spajając końce rur, skręcając zapomocą śrub, łącząc zapomocą sworzni, wreszcie lutując na mosiądz, dodawszy uprzednio szereg rurowych wzmocnień i zgrubień.

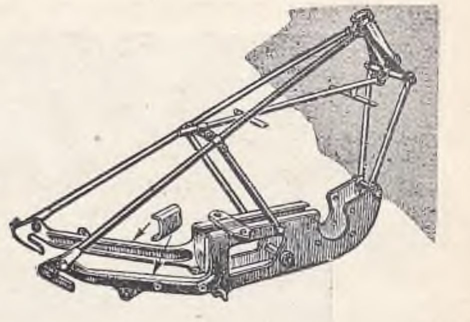


Rys. 2

Głębsze studja nad ramą doprowadziły do wniosku, że poszczególne części składowe ramy podlegają na swej długości naprężeniom niejednakowej mocy i z tego powodu rura ramowa jednakowego przekroju na całej swej długości nie odpowiada wymaganiom.

Stwierdzenie tego zjawiska podsunęło konstruktorom motocyklowym myśl wykorzystania doświadczeń automobilistów w dziedzinie budowy ramy samochodowej. Korzystając z tych doświadczeń konstruktorzy z lekkim sercem zastąpili górną rurową podłużnię ramy — stalową belką o przekroju dwuteowem, odkutą w jednem kawałku (nowe typy motocykli B. S. A.).

Dzięki temu uniknięto stosowania spawanych połączeń na końcach podłużnicy i w środku, nadając tem samem ramie znacznie mocniejszą konstrukcję.

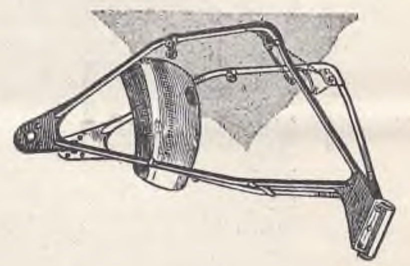


Rys. 3

Niektórzy z fabrykantów zastępują wszystkie rurowe części cienkiemi belkami o przekroju dwuteowem, tworząc ramę jak na rys. 1.

Inna grupa konstruktorów, wykorzystując ostatnie zdobycze w dziedzinie lekkich stopów i nie ustępując placu konstruktorom samochodowym doby obecnej, zastępuje poszczególne składowe części ramy pewnego rodzaju pudłem, z wielką ilością otworów dla: zmniejszenia wagi tegoż, zapewnienia należytego chłodzenia silnika i łatwego dostępu do poszczególnych części składowych mechanizmu motocykla.

Motocykl z tego rodzaju ramą (patrz rys. 2) niema zbyt estetycznego i sportowego wyglądu; przypomina on raczej średniowiecznego rumaka okrytego zbroją, co przy niezawsze rycerskim wyglądzie jeźdźca zakrawa nieraz na karykaturę.



Rys. 4

Być może dlatego mniej krańcowi w swych pomysłach konstruktorzy zadawalniają się ustawianiem poprzecznych lub podłużnych ścianek stalowych lub z innego trwałego materjału, które nadają należyte usztywnienie i dostateczną moc ramie (patrz rys. 3 i 4).

Niektórzy wykorzystują do tego celu zbiornik i nadając mu dostateczną wytrzymałość, wbudowują go w ramę w ten sposób, iż stanowi on jedną ze składowych części tej ostatniej.

Nieco na uboczu stoją motocykle o całkowicie podwójnej, rurowej ramie.

Tego rodzaju rama znalazła zastosowanie w motocyklach terenowych, trzykołowych pojedynkach i ma się odznaczać również niebywałą wytrzymałością.

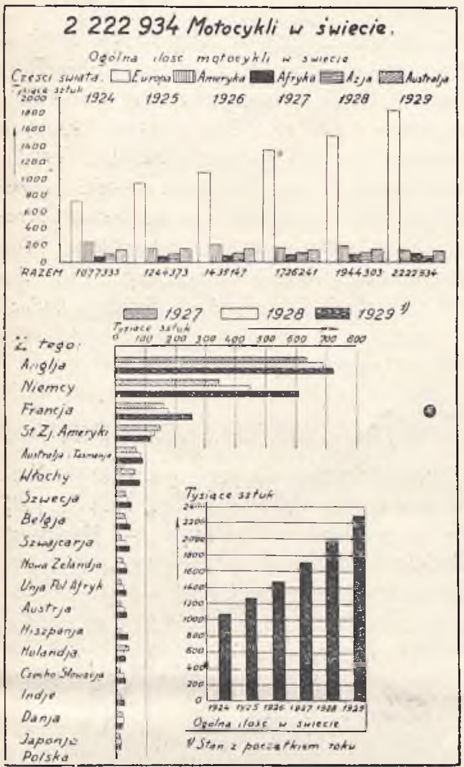
Jedną z największych osobliwości motocykli o podobnej ramie jest tak zwane „podwójne" kierowanie, przypominające skręt przednich kół samochodu.

Czy znajdą te motocykle większe zainteresowanie i czy są to motocykle doby obecnej wykaże najbliższa przyszłość, w każdym bądź razie rama pozostanie prawdopodobnie i nadal niewyczerpanym tematem do coraz to nowych pomysłów, dążących do zapewnienia nietylko bezpieczeństwa jazdy ale i pewnego komfortu, którym obecnie motocykle poszczycić się nie mogą.

Jerzy Kulesza.

Z przemysłu Samochodowego

ILOŚĆ MOTOCYKLI W ŚWIECIE



Wprowadzenie mieszanek spirytusowo-benzynowych a przemysł naftowy.

Sprawa wprowadzenia mieszanek spirytusowo - benzynowych, oświetlona i poparta rezolucją P. T. K. z dn. 27 stycznia b. r. natrafia na opór sfer naftowych w Polsce. Sfery te zainteresowane w utrzymaniu wysokich cen produktów naftowych, twierdzą że w prowadzenie mieszanek należy odłożyć na szereg lat, gdyż przyniosłoby to duże szkody przemysłowi naftowemu, zaś produkcja benzyny pokrywa i pokrywać będzie jeszcze długi czas konsumcję. Twierdzenie kół naftowych, pomija jednak fakt, że benzyna jest w Polsce droga, szczególnie droga jak na kraj produkujący (patrz art. Ceny benzyny w różnych krajach Nr. 3 „Auta i Turysty"), i że według bezstronnych twierdzeń benzyny zabraknie nam na konsumcję wewnętrzną już w 2—3 latach.

Te fakty wskazują na konieczność wprowadzenia mieszanek.

Rolniczy przemysł spirytusowy produkuje dziś spirytus techniczny znacznie taniej od benzyny.

Przez zastosowanie mieszanek — automobilizm uzyska tani środek napędowy, a przemysł rolniczy, będący dziś w bardzo ciężkiem położeniu — poważnego konsumenta.

* * *

Gardner Motor Comp. skonstruowała samochód z napędem na przednie koła. Samochód ten — nie będzie droższy od dotychczasowych modeli Gardnera. Cena modeli o przednim napędzie — wynosić będzie od 1600 — 3750 dol. (w Ameryce).

* * *

Pomiędzy Stutz Motor Car Comp., Gardner Motor Car Comp. i Moon Car. Co. toczą się rokowania mające na celu fuzje tych trzech fabryk.

* * *

Produkcja amerykańskich fabryk samochodowych wyniosła w marcu b. r. 335.790 automobili, podczas gdy w lutym b. r. wynosiła 275.810, a w marcu r. 1929 513.260.

* * *

Ford Motor Comp., która w roku 1928 miała 14.000.000 funt. szter., wykazała za r. 1929 16.000.000 f. szter. czystego zysku.

* * *

Według doniesień pisma francuskiego „l'Usine", toczą się obecnie rokowania pomiędzy trzema największemi francuskiemi fabrykami samochodów Peugeotem, Renaultem i Citroënem. Celem rokowań jest ustalenie zasad ścisłej współpracy tych trzech fabryk.

Niewykluczona jest nawet fuzja tych fabryk. Tempo rokowań doznało znacznego przyspieszenia na skutek niezbyt pomyślnych interesów, jakie fabryki francuskie w sezonie bieżącym porobiły.

* * *

Według źródeł niemieckich — ceny samochodów w Niemczech wciąż spadają. Wskaźnik cen samochodów w 1-szym kwartale 1930 r. wynosił: w styczniu 61.4 — podczas gdy w marcu b. r. tylko 59.9 i osiągnął najniższy dotychczas notowany poziom. Niektóre wielkie zakłady obniżyły ceny swoich produktów o blisko 16%.

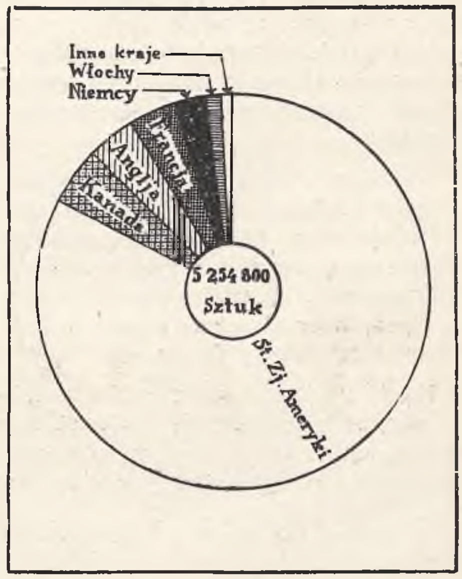
* * *

Według pism niemieckich — Sejm Rzeszy, polecił rządowi wygotowanie projektu ustawy o mieszankach benzynowo-spirytusowych.

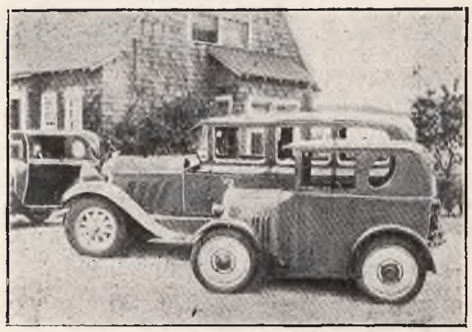
* * *

Niemiecki przemysł automobilowy zajmuje czwarte miejsce w produkcji światowej, ustępując Stanom Zjednoczonym, Anglji i Francji. W roku **1929** wyprodukowano w Niemczech 352.000 aut, co oznacza wzrost w stosunku do roku 1928 o 13%. Największy wzrost nastąpił w budowie małych motocykli, gdzie wyniósł o 56%. Wartość produkcji przekracza **miljard 100 miljonów marek niemieckich.** Przemysł ten zatrudnia około 90.000 robotników i pracowników, wypłacając im rocznie ¼ miljarda marek płac. Koncentracja i racjonalizacja produkcji czyni postępy, w ciągu tylko jednego roku zmniejszono liczbę firm i typów o 37%.

Równocześnie wzrósł import aut z zagranicy głównie z Ameryki, która importuje do Niemiec tanie auta osobowe i lekkie ciężarowe.



Ogólna produkcja światowa samochodów z 1929 r. wyniosła 5.254.800 samochodów. Z ilości tej wyprodukowały kraje europejskie około 600.000 sztuk, reszta przypada na Amerykę. W rubryce „inne kraje" wliczona jest i Polska z produkcją 670 samochodów.



Oto najmniejszy automobil amerykański ważący 200 - 300 kg ma miejsce na 2 - 3 osoby i kosztuje 1800 zł.

Porady garażowe

1) Farba do opon.

Opony wystawione na działanie słońca, często zupełnie się psują, ponieważ promienie słoneczne wywołują chemiczne reakcje w gumie. Można jednak zapobiec temu, malując boczne obwody opon specjalną farbą sporządzoną według następującej recepty:

bierze się 2¼ kg. bieli hiszpańskiej i 1,2 ltr. benzyny, po dokładnem zmieszaniu dodać 1,2 ltr. kleju gumowego, wszystko ponownie, starannie zmieszać. Pomalować mieszaniną boczne obwody opon; farba ta schnie szybko, nadając oponom czysty i biały wygląd.

Należy uważać również, ażeby metalowe obręcze nie rdzewiały, ponieważ rdza oddziaływa szkodliwie na opony, najlepszem lekarstwem jest malowanie obręczy aluminjową lub grafitową farbą.

2) Magnes poławiacz.

Znaną jest wszystkim historja o chirurgu, który, robiąc jakąś poważną operację kiszek, pozostawił „we wnętrzu" nieszczęśliwego pacjenta — lancet.

A ileż to razy chirurg samochodowy, inaczej monter, pozostawi gdzieś w zakamarkach skrzynki przekładniowej lub na dnie karteru silnika klucz, szczypce lub wreszcie jakąś śrubkę, lub kawałek metalu, który po uruchomieniu samochodu może nieraz przyjąć bardzo żywy udział w pracy silnika, i przysporzyć właścicielowi maszyny nieobliczalnej szkody.

Aby zaradzić złemu, każdy najmniejszy nawet warsztacik powinien się zaopatrzyć w bardzo prosty przyrząd, składający się z płaskiego magnesu, przymocowanego do giętkiego mosiężnego węża.

Magnes taki, opuszczony na dno zmontowanego silnika lub skrzynki przekładniowej, wyławia pozostawione narzędzia czy też drobne cząstki metalu, zabezpieczając od konieczności powtórnego demontowania danego zespołu mechanizmu samochodowego.

3) Jak utrzymać lutownicę przez dłuższy okres czasu odpowiednio nagrzaną.

Przy lutowaniu tracimy zazwyczaj niepomiernie dużo cennego czasu na grzanie lutownicy, która, szczególniej na dworze, bardzo prędko traci ciepło.

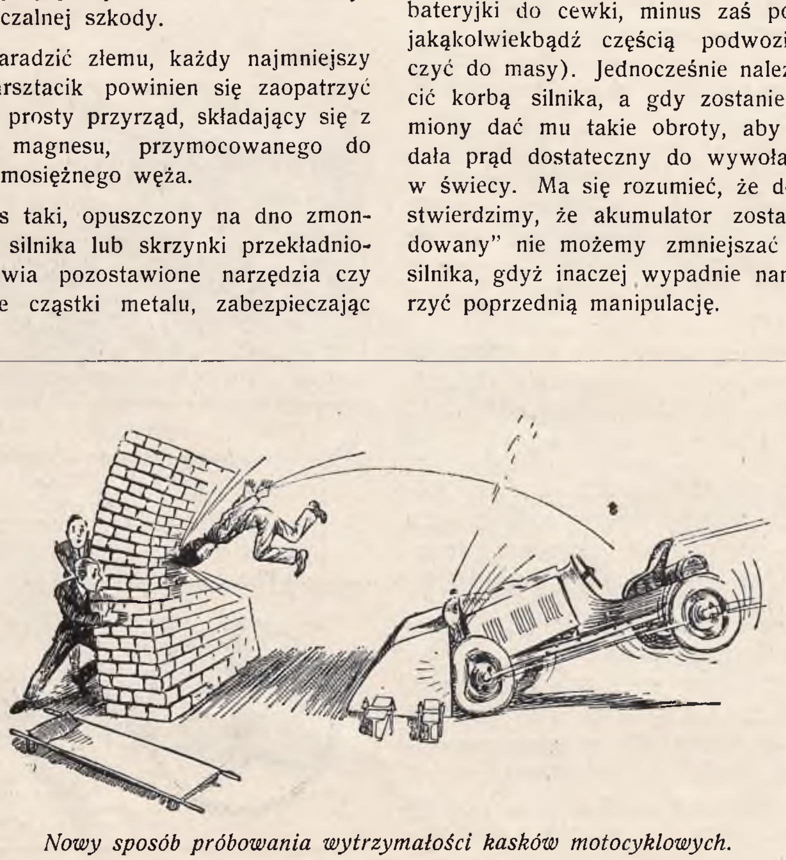
Można tego bardzo łatwo uniknąć, stawiając obok miejsca pracy wiadro z mocno nagrzanym piaskiem, na który kładziemy lutownicę, podczas krótkich przerw w lutowaniu. Jeżeli zaś chcemy podegrzać lutownicę wystarczy zanurzyć ją w piasku, gdyż ten utrzymuje znakomicie wysoką temperaturę przez długi okres czasu.

Przy takim sposobie nagrzewania lutownicy nie potrzebujemy się też obawiać jej przegrzania, które jest nader szkodliwe.

4) Jak uruchomić samochód z zapalaniem przy pomocy cewki przy wyładowanym akumulatorze.

Jeśli akumulator w samochodzie jest zupełnie rozładowany, uruchomienie silnika z zapalaniem cewkowem staje się fizyczną niemożliwością, ponieważ prądnica przy ręcznem obracaniu korbą silnika nie może dać prądu.

Aby sobie poradzić, należy zaopatrzyć. się w kieszonkową bateryjkę elektryczną 4-voltową, a następnie przyłączyć plus bateryjki do cewki, minus zaś połączyć z jakąkolwiekbądź częścią podwozia (połączyć do masy). Jednocześnie należy pokręcić korbą silnika, a gdy zostanie uruchomiony dać mu takie obroty, aby prądnica dała prąd dostateczny do wywołania iskry w świecy. Ma się rozumieć, że dopóki nie stwierdzimy, że akumulator został „podładowany" nie możemy zmniejszać obrotów silnika, gdyż inaczej wypadnie nam powtórzyć poprzednią manipulację.



Nowy sposób próbowania wytrzymałości kasków motocyklowych.

SPORT

Wielki raid przez Saharę

W ostatnich tygodniach zakończył się wielki raid trans-saharyjski. 10 grup różnych marek po 4 samochody, przebyło drogą z Algieru do Gao nad Nigrem i z powrotem, wynoszącą około 6.500 km., pomyślnie.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji punktowej uzyskała francuska marka Cottin-Desgoutes, drugie mięszana grupa Citroëna i Bugatti — pozatem bez punktów karnych grupy: Renault, Delahaye, Talbot i Ford.

Zwycięski team miał szybkości przeciętnej 58.36 km/godz. — w jedną stronę, a 52 km/godz. z powrotem. Ten fenomenalny wynik uzyskany po piaskach, skałach i bezdrożach Sahary, świadczy najlepiej o dzisiejszym automobilu, jako środku komunikacyjnym.

Konkurs na zużycie paliwa

Zorganizowany przez Automobil Klub Polski dn. 4 maja konkurs na zużycie paliwa, na przestrzeni Warszawa — Kazimierz n/Wisłą i z powrotem wynoszącej 318 km. dał następujące wyniki:

1. Tatra, kierowca Grzędzica 15.8 kl. paliwa,
2. Citroën, kierowca Kozłowski 16.35 kl.
3. Zbrojovka, kier. Kuczewski 17.65 kl.
4. Citroën, kier. Dzierliński 18,5 kl.
5. B. M. W., kier. Marciniak 14,7 kl.
6. Citroën, kier. Szymkowiak 22.44 kl.
7. Skoda, kier. inż. Romanowicz 34.49 kl.

Wykłady dla sędziów

Automobil Klub Polski urządza w dniach 12—20 maja b. r. szereg wykładów i pokazów z dziedziny automobilizmu dla sędziów i prokuratorów. Wykłady te obejmą całokształt spraw związanych z ruchem automobilowym, a zatem: przepisy ruchu drogowego, budowę samochodu, nadzór władz bezpieczeństwa nad ruchem drogowym, zagadnienie ruchu drogowego ze stanowiska psychologji i t. d.

Wykłady te, które wygłoszą najznakomitsi nasi fachowcy i publicyści zaznajomią praktycznie sędziów i prokuratorów z ważną dziedziną dzisiejszego życia i pozwolą im, przy wymiarze sprawiedliwości, zastosować nabyte wiadomości, z korzyścią dla automobilizmu.

Za pożyteczną inicjatywę, należą się naszemu bratniemu Klubowi słowa pełnego uznania.

Droga na Wezuwiusz

W Rzymie zawiązało się towarzystwo, mające na celu budowę drogi samochodowej na szczyt Wezuwiusza.

Istniejąca dotąd kolejka nie może podołać ruchowi turystycznemu.

KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

Kalendarz wycieczek na czerwiec

1 czerwca	do Puszczy Kampinoskiej	153 km.	
8 i 9 czerwca	„ Ojcowa	585 „	
15—30 „	„ Południowej Polski	ok. 2000 „	
15 „	„ Wyszogrodu i Czerwińska	134 „	
19 „	„ Łowicza	172 „	
22 „	„ Drzewicy	212 „	
29 „	„ Kazimierza n/Wisłą	300 „	

Tryptyki P. T. K.

Tryptyki dla członków P. T. Klubu wydaje sekretarjat na warunkach przysługujących członkom Automobilklubu Polski.

ZNIŻKI KOLEJOWE.

Od dn. 1 b. m. członkom Polskiego Touring Klubu przysługują indywidualne zniżki kolejowe przy przejazdach ze stacji wyjazdowych: Warszawa, Łódź, Poznań, Bydgoszcz, Kraków, Katowice, Lwów, Stanisławów i Wilno.

Zgłoszenia na legitymacje przyjmuje sekretarjat P. T. Klubu w godz. 9—15 za opłatą zł. 3.

KOMUNIKAT KOMISJI WYCIECZKOWO-TURYSTYCZNEJ P. T. KLUBU.

Dn. 11 maja b. r. odbędzie się wycieczka autokarem do Pułtuska wg. trasy:

Warszawa — Jabłonna — Nowy Dwór — Modlin — Nasielsk (albo Zegrze — Serock) — Pułtusk — Wyszków — Radzymin — Struga — Warszawa.

Długość trasy wynosi 155 km.

Wyjazd o godz. 8.30 rano z przed lokalu P. T. Klubu przy ul. Bagatela 3. Powrót 11 maja wieczorem.

Koszt przejazdu bez utrzymania dla członków zł. 20, dla nieczłonków zł. 25.

Wycieczkę prowadzi p. Stanisław Hulewicz.

* * *

TRASA WYCIECZKI DO PUSZCZY KAMPINOSKIEJ.

Błonie — Leszno — Sochaczew — Czerwińsk — Wyszogród — Modlin — Warszawa.

Długość trasy 153 km.

* * *

DELEGACI SEKCJI SAMOCHODOWEJ P. T. KLUBU.

1. inż. Tomasz Konic — Borek Fałęcki p. Krakowem,
2. inż. Stefan Rodkiewicz — Prużana,
3. inż. Henryk Schiele — Gdynia, Kamienna Góra, dom p. Brzeskiej.
4. Henryk Buczyński — Łódź, Piotrkowska 112,
5. Beze Aleksander, not. — Kozienice,
6. Gotszalk Teodor — Pułtusk, maj. Obrembek,
7. Ganczarski — Lublin, ul. Kościuszki 3,
8. Płoński Jerzy — Chorzów, Państwowa Fabryka Związków Azotowych,
9. Janowicz inż. — Wilno.
10. Pabisiewicz Tadeusz — Gdynia, ul. 10 Lutego, Dow. Obszaru Warownego.
11. Ciągliński — Bydgoszcz, Sienkiewicza 45,
12. Kariakin inż. — Białystok, Kilińskiego 17.
13. Bartkowski — Leszno p. Błoniem,
14. Prawdzic-Leyman — Gosławice, p. Konin,
15. van der Noot Kijeński — Czerniowce,
16. Peretjatkowicz — „Józefów"" cukrownia.

Sieć Delegatów Prowincjonalnych jest podstawą rozwoju działalności Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu.

Automobiliści, zgłaszajcie swe kandydatury na delegatów do Komisji Organizacji Sieci Delegatów P. T. K. do sekretarjatu Klubu w Warszawie, Warecka 11, tel. 84-28.

* * *

Zapisy na dwutygodniową wycieczkę autokarami do Południowej Polski, która wyrusza dn. 15 czerwca, przyjmuje sekretarjat P. T. Klubu do dn. 1 czerwca b. r.

* * *

Zebrania Komisji Wycieczkowo - Turystycznej odbywać się będą, zamiast we środy, w poniedziałki o godz. 17-ej w lokalu P. T. Klubu.

* * *

WYCIECZKI DO FRANCJI.

W dniu 11 b. m. wyruszyła z Warszawy do Francji na zaproszenie Touring Club de France, pierwsza reprezentacyjno-propagandowa wycieczka samochodowa członków P. T. Klubu, w liczbie 24 osób. Punktualnie o godz. 7 m. 30, uczestnicy wycieczki wyruszyli z przed Ambasady Francuskiej, odprowadzeni przez kilkadziesiąt samochodów i motocykli członków P. T. Klubu.

Wycieczka w ciągu dwu dni zwiedzać będzie pola bitwy w Verdun i Reims, w dniu 18 maja przybędzie do Paryża i zabawi 4 dni, gdzie będzie gościem Touring Club de France. W dniu tym wycieczka będzie podejmowana przez Ministra Turystyki p. Gaston Gérard"a w salonach Ministerstwa Robót Publicznych, oraz bankietem wydanym przez Touring Club de France. Dnia następnego znane wydawnictwo „Illustration" wydaje obiad na cześć gości, w dniu 20 maja wycieczka zwiedzi Wielkie Targi Paryskie i będzie podejmowana przez Dyrekcję Targów bankietem. Na dzień 21 maja wycieczka zaproszona została przez dwie największe fabryki automobili, aby zapoznać się z nowoczesną produkcją. Prezydjum miasta Cannes wydaje dla gości obiad, a Nicea przygotowuje szereg atrakcji.

W roku przyszłym P. T. Klub ma zapewnioną rewizytę wycieczki, samochodami członków Touring Club de France do Polski.

Opis wycieczki z ilustracjami zamieścimy w następnych numerach naszego pisma.

REGULAMIN

SEKCJI SAMOCHODOWEJ

POLSKIEGO TOURING KLUBU

Art. 1. Na podstawie § 31 Statutu Polskiego Touring Klubu powstaje w ramach i w łonie Polskiego Touring Klubu Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu.

Art. 2. Siedzibą Sekcji jest Warszawa. Działalność swą rozciąga Sekcja na całą Rzeczpospolitą Polską z zachowaniem miejscowych praw o stowarzyszeniach.

Art. 3. Sekcja jest jednostką autonomiczną pod względem Zarządu wewnętrznego i gospodarczym. Pod względem finansowym Sekcja gospodaruje w ramach budżetu zatwierdzonego przez Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu.

Nadzór nad działalnością Sekcji sprawuje Zarząd Główny P. T. K.

Sekcja nie jest osobą prawną.

Art. 4. Celem Sekcji jest popieranie i ułatwianie turystyki w kraju i zagranicą przy pomocy środków motorowych, jak samochody, motocykle, łodzie motorowe, aparaty lotnicze, sanie motorowe i t. p. pokrewne środki lokomocji.

Art. 5. Do osiągnięcia swych celów Sekcja zmierza wszystkiemi środkami wyszczególnionymi w § 5 Statutu Polskiego Touring Klubu, tudzież przez:

1) organizowanie sieci stacji napraw i stacji zaopatrzenia na szlakach turystycznych w całym kraju,

2) organizowanie własnych garaży, warsztatów reparacyjnych, służby drogowej i pogotowia reparacyjnego, jak również zapewnienie członkom ułatwień w prywatnych garażach i warsztatach.

3) organizowanie ułatwienia członkom zakupów materjału motorowego i części zamiennych, artykułów i odzieży sportowej, wogóle materjałów i przedmiotów potrzebnych dla uprawiania turystyki.

4) organizację sieci hotelowej, pozostającej z Sekcją w stosunkach, a zapewniającej członkom uzyskanie miejsc w pożądanej ilości na określony termin po zniżonych cenach,

5) ułatwianie członkom ubezpieczeń osobowych i na rzeczy,

6) udzielanie porad i ekspertyz technicznych,

7) udzielanie porad i pomocy prawnej,

8) wydawanie członkom tryptyków i „carnet de passage" oraz międzynarodowych świadectw drogowych,

9) ułatwianie członkom uzyskiwania paszportów, wiz i t. p. dokumentów,

10) udzielanie wiadomości i wyjaśnień w sprawie wycieczek zbiorowych i pojedyńczych, jakoteż zestawienie programów, marszrut, obliczeń drogi, czasu i kosztów wycieczek,

11) urządzanie imprez sportowo-turystycznych, towarzyskich i krajoznawczych,

12) zestawienie i wydawanie map turystycznych ze wskazaniem wszystkich ważniejszych miejscowości i objektów, godnych zwiedzenia, jakoteż stacji napraw i zaopatrzenia.

13) wydawanie własnego czasopisma i rocznika, oraz podręczników, przewodników i innych wydawnictw dotyczących zakresu działania Sekcji,

14) współdziałanie z czynnikami rządowymi i samorządowymi nad ulepszaniem warunków turystycznych w kraju przez studjowanie, opinjowanie i interwencje w sprawach dotyczących ulepszania sieci drogowej, regulacji ruchu, sygnalizacji, podatków i opłat związanych z posiadaniem pojazdów mechanicznych, w kwestjach komunikacji drogowej, przedewszystkiem autobusowej, oraz wogóle we wszystkich sprawach dotyczących turyzmu i wogóle automobilizmu.

Art. 6. Dla ułatwienia swym członkom turystyki zagranicznej, jakoteż dla zwiększenia liczby turystów z zagranicy i przyciągnięcia ich do kraju, może Sekcja zawierać odpowiednie umowy oparte na zasadach wzajemności z analogicznymi klubami zagranicznymi.

Art. 7. Władze Sekcji stanowią:
a) Walne Zgromadzenie członków Sekcji,
b) Zarząd Sekcji.

Art. 8. Walne Zgromadzenie członków Sekcji odbywa się raz do roku. Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy rozpatrzenie i zatwierdzenie bilansu Sekcji, projektu budżetu Sekcji, jakoteż sprawozdania Zarządu Sekcji, ustalenie wysokości rocznej składki, względnie opłat specjalnych, ustalenie wytycznych działalności i gospodarki Sekcji, przedstawienie Zarządowi Głównemu kandydatów na członków honorowych, decyzja w sprawach przekazanych przez Zarząd Sekcji, jakoteż w sprawach z odwołania członków od decyzji Zarządu Sekcji.

Do Walnego Zgromadzenia członków Sekcji stosują się analogiczne postanowienia §§ 18, 19, 20 i 21 Statutu P. T. K. z uwzględdnieniem różnic spowodowanych różnicą charakteru i organizacji Sekcji.

Art. 9. Zarząd Sekcji składa się:

a) z prezesa i 2-ch członków, wybieranych na 1 rok przez Walne Zgromadzenie członków Sekcji, przyczem prezes Zarządu Sekcji musi być wybrany z pośród członków Zarządu Głównego P. T. K.

b) z przewodniczących poszczególnych Komisji Sekcji (patrz. art. 10 niniejszego regulaminu), kooptowanych i odwoływanych przez członków Zarządu wyszczególnionych w pkt. a.

Do Zarządu Sekcji odnoszą się analogiczne postanowienia §§ 26, 27, 28 i 29 Statutu P. T. K. z uwzględnieniem różnic i zmian spowodowanych różnicą charakteru Zarządu i zmianami wprowadzonemi przez niniejszy regulamin.

Art. 10. Dla spełnienia zadań określonych w art. 5 niniejszego regulam., Zarząd powołuje w miarę potrzeby na przeciąg 1 roku Komisję dla specjalnych czynności, a to:

1) Komisję propagandy, wydawnictw i bibljoteki,
2) Komisję organizacji sieci delegatów,
3) Komisję przedsiębiorstw i ułatwień,
4) Komisję organizacji sieci hotelowej, garażowej i warsztatowej,
5) Komisję organizacji poręki kredytowej,
6) Komisję turystyczną i wycieczek,
7) Komisję budżetowo-finansową,
8) Komisję porad technicznych,
9) Komisję porad prawnych, oraz w miarę potrzeby dalsze Komisje specjalne.

Art. 11. Przewodniczącymi poszczególnych Komisji są członkowie Sekcji, mianowani przez Zarząd Sekcji. Przewodniczący zapraszają członków do prac w Komisji. Komisje pracują według instrukcji ustalonych przez Zarząd Sekcji. Do zakresu ich działania należy zasadniczo opracowanie powierzonego im materjału, względnie zadanie nawiązania kontaktu i t. d., przygotowanie substratu dla decyzji Zarządu Sekcji.

Art. 12. Zgodnie z § 46 Statutu P. T. K., Zarząd Sekcji dla osiągnięcia celów Sekcji, oraz dla zapewnienia swym członkom pomocy, ma prawo mianowania swych delegatów w poszczególnych miejscowościach.

Organizację sieci delegatów, oraz ich zakres działania określi specjalna instrukcja zatwierdzona przez Zarząd P. T. K.

Art. 13. Członkiem Sekcji może być tylko członek Polskiego Touring Klubu.

Członkowie Sekcji dzielą się na zwyczajnych i wspierających.

Członkiem zwyczajnym może być każdy, członkiem wspierającym może być osoba fizyczna lub prawna, opłacająca składkę, wyszczególnioną w art. 15 niniejszego regulaminu.

Art. 14. Członków zwyczajnych i nadzwyczajnych przyjmuje Zarząd Sekcji, w myśl § 36 Statutu P. T. K.

Art. 15. Poza opłatami przewidzianemi w § 37 Statutu P. T. K. członkowie zwyczajni opłacają składkę na rzecz Sekcji w wysokości zł. 3 kwartalnie.

Przy zbiorowych zapisach przez poszczególne organizacje (np. przez kluby sportowe) składka ta jest opłacana przez te organizacje w ratach miesięcznych.

Art. 16. Członkowie wspierający Sekcji opłacają:

a) albo składkę roczną w minimalnej wysokości zł. 100.

b) albo jednorazowo conajmniej zł. 500.

Art. 17. Członkowie Sekcji mają prawo:

a) prawa zastrzeżone w § 38 Statutu P. T. K.

b) korzystania według najniższych opłat z wszelkich przedsiębiorstw i organizacji Sekcji.

c) branie udziału w imprezach, urządzanych przez Sekcję.

d) umieszczanie odznaki i flagi P. T. K. na swych pojazdach.

e) brania udziału w walnych zebraniach Sekcji.

f) bezpłatnego otrzymywania oficjalnego organu Sekcji.

Art. 18. Członkowie są obowiązani:

a) do wykonania obowiązków, nałożonych § 39 Statutu P. T. K.,

b) opłacania składek przewidzianych art. 15, względnie 16 niniejszego regulam.,

c) okazywania jaknajszerszej pomocy koleżeńskiej w drodze swym kolegom klubowym, jak również wszystkim turystom potrzebującym pomocy.

Art. 19. Do Sekcji odnoszą się analogiczne postanowienia §§ 47, 48, 50 i 51 Statutu P. T. K. z zastrzeżeniem zmian wynikłych z różnicy charakteru Sekcji.

Art. 20. Niniejszy regulamin podlega zatwierdzeniu przez Zarząd Główny P. T. K. Może on być zmieniony uchwałą Walnego Zgromadzenia członków Sekcji, zapadłą zwykłą większością głosów.

* * *

Do POLSKIEGO TOURING KLUBU
(SEKCJA SAMOCHODOWA)
W WARSZAWIE, WARECKA 11

Imię i nazwisko ....

Adres ....

Zatrudnienie ....

Proszę o wpisanie mnie w poczet członków Polskiego Touring Klubu (Sekcja Samochodowa), oraz o nadesłanie deklaracji, celem uzupełnienia formalności.

.... dn .... 1930 r.
(Podpis)

WARSZTATY SAMOCHODOWE.

Pragnąc dać członkom Sekcji Samochodowej P. T. Klubu możności dokonania remontu maszyn na dogodnych warunkach, Zarząd Sekcji zawarł umowę z warsztatami firmy „AS", Złota 64, na mocy której członkowie Klubu będą korzystać ze zniżek. Pozatem Komisja Rzeczoznawców S. S. P. T. Klubu ma możność kontrolowania dokonanych remontów.

„AUTO I TURYSTA" UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go I 15-go

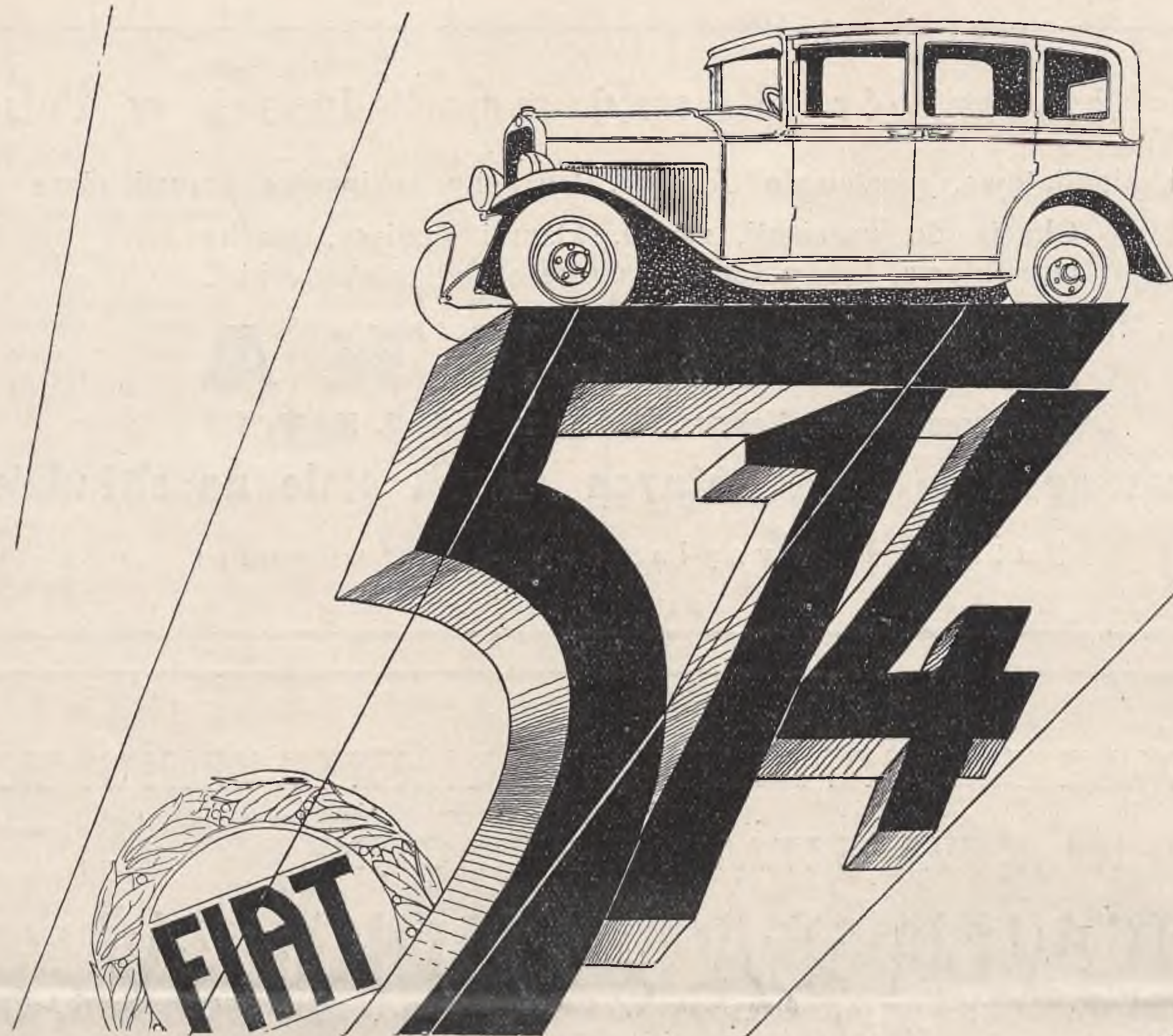
Redakcja i Administracja: Warszawa, Warecka 11. Tel. 84-28. Redaktor naczelny przyjmuje w czwartki od g. 10 do 12-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, 2/3 strony Z. 560.—, 1/2 strony Z. 450.—, 1/3 str. Z. 320.—, 1/6 str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż 1/6 strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor naczelny: **Marjan Osmolski.** Wydawca: **„Auto i Turysta"** Sp. z o. o.

Drukarnia „Literacka", Spółka z ogr. odp., Warszawa, Nowy Świat 22. Telefon 281-88.



To synteza 3 wypróbowanych popularnych modeli:
501 — nieporównanych w swej trwałości, 509 — idealnie lekkich, szybkich i tanich, 521 — których moc, elastyczność, komfort i wytworność zyskały ogólne uznanie.

514 — to ostatni wyraz techniki samochodowej.
Cichy, elastyczny o wyjątkowej akceleracji silnik rozwija przy 1438 cm³ pojemności 30 KM mocy, 4 biegowa bezszelestna skrzynka biegów zapewnia doskonałe przystosowanie do warunków terenowych. Nisko położony środek ciężkości, długie, silne resory półeliptyczne z amortyzatorami gwarantują idealne trzymanie drogi, wykluczają zarzucanie i ślizganie samochodu na szosach. Doskonałe hamulce na 4 koła, czuła o dużym promieniu kierownica z lewej strony dają pełną satysfakcję i pewność prowadzącemu. Wytworne, komfortowe, piekne w linji i kolorze karoserje w 7-miu rozmaitych typach umożliwiają wybór samochodu ściśle dostosowanego do życzeń nabywcy.